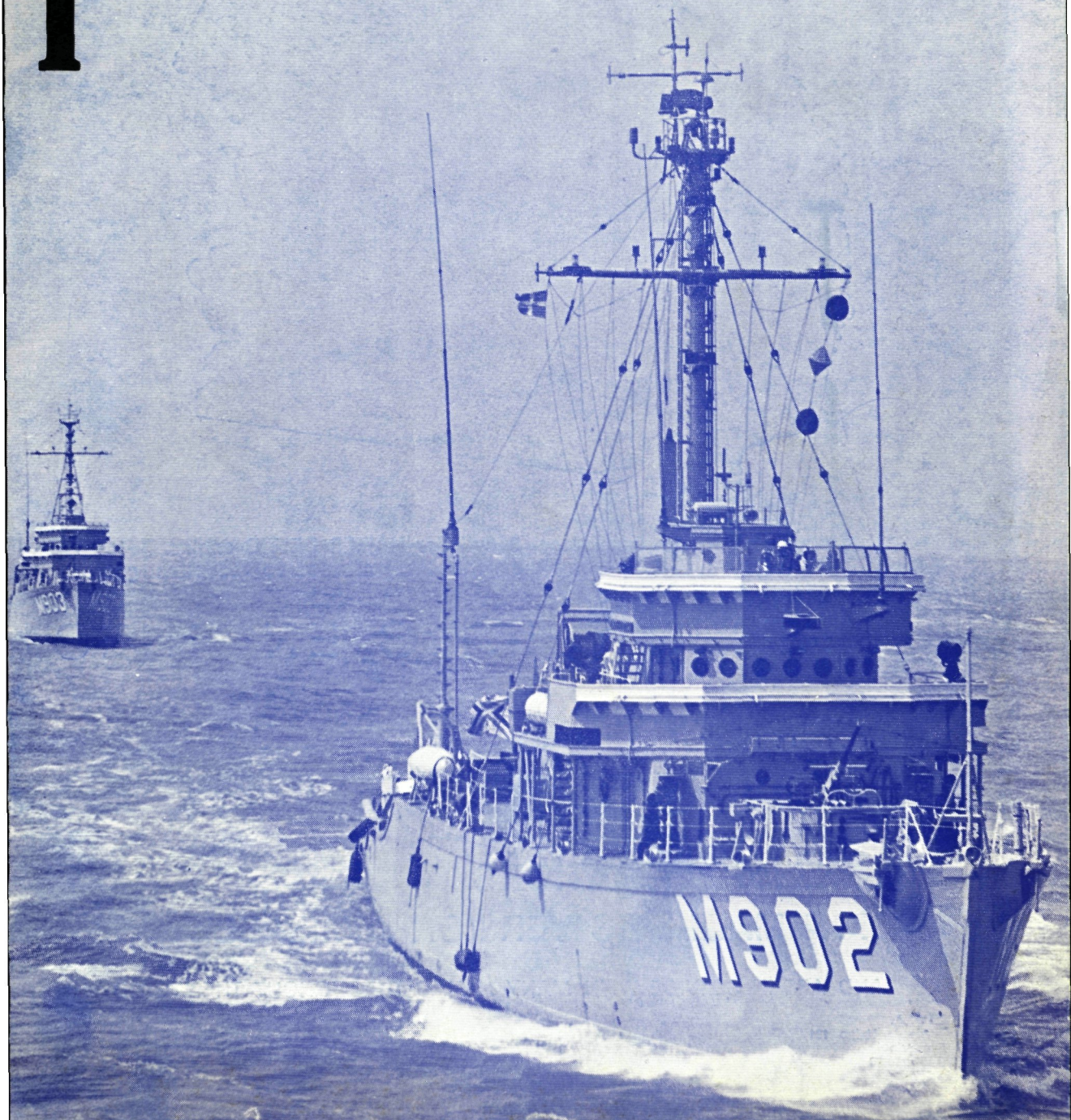


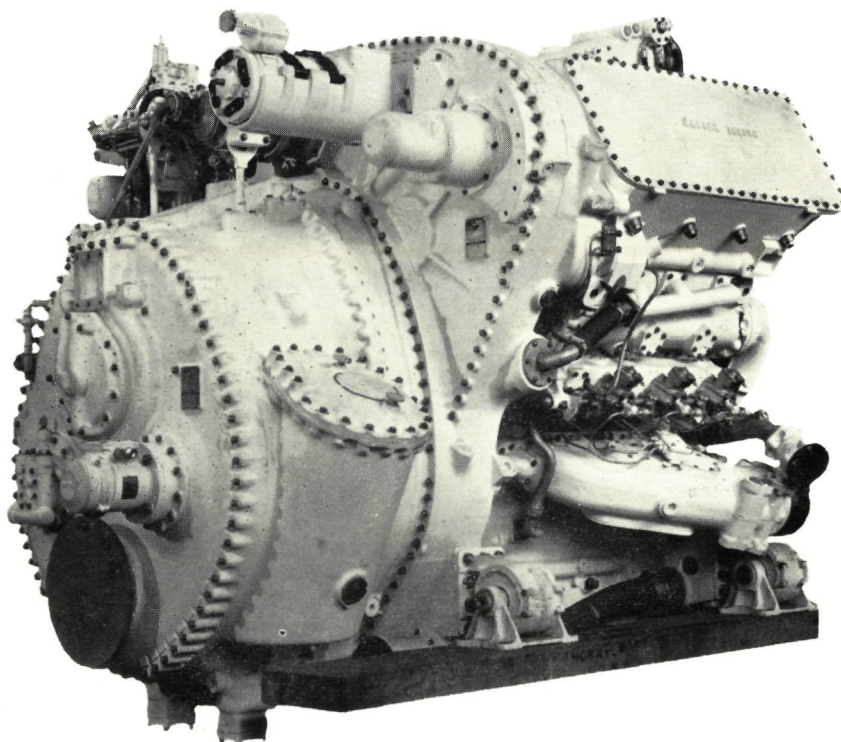
NEPTUNUS

info marine

1



RUSTON PAXMAN



Typical 9 cylinder NAPIER DELTIC engine
complete with integral reserve/reduction gearbox.

NAPIER DELTIC ENGINES

FOR

MINE COUNTER MEASURES VESSELS

provide demonstrated :

LOW NOISE (CLADDING)

MINIMUM VIBRATIONS

NON MAGNETIC VERSION AVAILABLE

AND ARE IN SERVICE WITH MANY NAVIES THROUGHOUT THE WORLD

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657



**INTAIR
DIVISION**

RUSTON PAXMAN DIESELS Ltd.
Po. Box 8
Paxman works Colchester
Essex CO1 2 HW
ENGLAND

NEPTUNUS

info marine

augustus 1975 - 23e jaargang

août 1975 - 23e année

Nr. 1

No. 1

sommaire neptunus

inhoud neptunus

een organisme stelt zich voor... marpers
door ghislain van severen

à propos des îles artificielles
par f. vilain

maritiem panorama
door h. rogie

woorden uit de zeemanskist « zeewacht »

neptunus-business

kursief in de marge
door g. peeters

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine

door de patrijspoort
door m. verboven

sea-scouts en sea-guides van België

ltz. brol
door d. pauwels

la boutique - 't winkeltje

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman, R. Huys

Medewerkers Info-Marine

Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helsmoortel (COMIENAV), 1LZ
J. Vandewalle (COMLOGNAV), VTZ W.
Manhaeve (COMOPSNAV), 1MC R. Of-
fermans (COMIENAV), 1MC A. De
Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Van-
daele (COMLOGNAV), 1MC Desmet
(COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAV-
COMPORTOST), 1MR E. Wets (COMOP-
SNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORT-
ZEB), MAT/MIL B. Decorte (AT ZS1/IRP),
1 OM Van Hoof.

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
blicité, 't winkeltje

Correspondance, changements d'adresse,
publicité, la boutique

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité

C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende

Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende

200 F gewoon - normal

500 F ere - d'honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,
A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dye-
pondt, A. Schram

28

31

33

35

36

een organisme stelt zich voor...

MARPERS

Het centraal bureau voor aanduidingen van het personeel beneden de rang van officier in actieve dienst bij de Zeemacht.

Reportage door Ghislain VAN SEVEREN

In samenwerking met
René De Meersman (foto's) en
Eddie Van Haverbeke

WOORD VOORAF

Toen NEPTUNUS zich op woensdag 11 juni jl., zich bij MARPERS aanbood, om een reportage over dit organisme te maken, was onze reportageploeg vanzelfsprekend uitgerust met een fototoestel, bandopnamer, veel papier en de nodige kogelpennen. Bij het afnemen van een interview van Eerste Meester Chef Ghislain van Severen, vroegen wij plichtsbewust zoals wij zijn, dat hij enkele organisatorische finesses op papier zou stellen, ten einde onze reportage te stofferen. Toen wij zijn nota's ontvingen, bleek het een volwaardig artikel te zijn, vlot opgesteld en een compleet overzicht gevende van geheel MARPERS. Wij hebben de reportage van NEPTUNUS dan maar naar de prullemand verwezen - met veel genoegen - en laten hier kollega Van Severen zelf aan het woord.

* * *

MARPERS

« Op datum van 1 juni 1954, wordt voor heel de Zeemacht het centraal bureau voor aanduidingen van het personeel onder de rang van officier opgericht ».

Aldus begon de tekst van de nota, opgemaakt door de toenmalige dienst personeel, administratie en bevoorradingen van de staf van de Zeemacht (ZAR) en gehandtekend door Kapitein-ter-Zee Petitjean (de latere Commodore), waarmee aan al de overheden van de Zeemacht tot en met de kommandanten van de varende- en de administratieve eenheden officieel bekend gemaakt werd dat MARPERS (1), als centraal bureau voor aanduidingen, alleen bevoegd werd de verdeling te doen en controle uit te oefenen op de tewerkstelling van het personeel (niet-kandidaat-officier of officier) in actieve dienst bij onze nationale marine.

Onder het bevel van Fregatkapitein GEORGES DE-POORTER en Kapitein FERNAND LAUWEREINS begon een handjevol personeel bestaande uit een Kwartiermeester gevormd onderofficier administratie, twee Eerste Matrozen kandidaat-onderofficieren administratie en vijf bedienden miliciens, allen zonder de minste ondervinding op gebied van personeelsplanning en organisatie, aan de uitbouw van een organisme dat als één van de belangrijkste van de Zeemacht moet aanzien worden.

Op het gevaar af inzake beeldspraak in clichématige termen te vervallen was het MARPERS uit die langvervlogen stichtingsperiode een schuchter van zijn bron wegvloeiend beekje. Die bron : Gegevens overgenomen uit de twee tot dan toe functionerende « DRAFTING OFFICE'S » van Oostende en van Sint-Kruis (velen die dit lezen zullen waarschijnlijk met een tikkeltje heimwee terugdenken aan die legendarische tijd van deze « DRO'S ») en de door Kommandant DEPOORTER en Majoor VAN LAERE (2) tijdens een prospectieries naar Engeland bij het DRAFTING COMMANDER te Portsmouth en bij het HOME FLEET TRAINING SQUADRON te Portland opgedane bevindingen, zouden zonder het idealisme, het creatief vermogen en de werkkraft van de « Marpersianen » uit de pioniers-tijd, niet hebben volstaan om van het CENTRAAL BUREAU VOOR AANDUIDINGEN VAN HET PERSONEEL BENEDEN DE RANG VAN OFFICIER IN AKTIEVE DIENST BIJ DE ZEEMACHT te maken wat het thans is.

Het MARPERS van juli 1954 bood een zielige aanblik. Lokalen even leeg als de aan de kale muren opgehangen planningpanelen, één van de « DRO'S »

(1) MARPERS is de afkorting van MAR(ine) PERS(oneel).

(2) Toen hoofd van de dienst personeel, administratie en bevoorradingen van de Staf van de Zeemacht (ZAR).

overgenomen steekkaartenstelsel, meer voorbestemd voor een gewone administratieve eenheid dan voor een centraal organisme als MARPERS en een alfabetisch repertorium van het personeel bestaande uit een klassemment van naamkaartjes in een primitieve houten bak. Verder niets, helemaal niets.

Ik zie de dag van mijn aankomst op MARPERS (5 juli 1954) Kommandant DEPOORTER en Kapitein LAUWEREINS nog voor de blanke planningborden staan, gewapend met schaar en karton en hun beste handschrift bovenhalend om, nog beraadslagend tot welk systeem van visuele voorstelling zij zouden overgaan, naamfiches te maken. Het leek wel of zij voor een onmeetbare woestijn stonden waarin bomen dienden geplant...

Dit zijn beelden die men nimmer vergeet. Al wie als officier, onderofficier of matroos de moeilijke beginperiode van de Zeemacht heeft meegemaakt kan zich, naargelang de omstandigheden en de functies die hij waargenomen heeft, situaties herinneren waarvoor hij nu ontroerd of lachend het hoofd moet schudden...

* * *



FREGATKAPITEIN FRANÇOIS DUMONT

Sinds begin 1975 Commandant van het Verdeelcentrum Personeel Zeemacht. Geboren te Herstal in 1925, maakte hij deel uit van de 36e Promotie van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Op 31 december 1944 engagerde hij zich als oorlogsvrijwilliger bij de Royal Navy, Belgische Sectie. Fregatkapitein Dumont heeft zowat alle mogelijke functies bekleed bij de Zeemacht, om er lukraak enkele te citeren: Commandant van de MMS 946, 941, van de M918, van het Squad 124, 126, van de « TRUFFAUT », « ARTEVELDE », M930, « KAMINA »; Stafchef COMAR, Sektiehoofd DEMS bij de Staf Zeemacht, Commandant Eguermin, Marinebasis Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort. Vanzelfsprekend is hij tijdens deze diverse commandoposten dikwijls gekonfronteerd geweest met personeelsproblemen en dus uiteraard de man op de juiste plaats.

* * *

Eenentwintig jaar na zijn oprichting kan er voor MARPERS waarschijnlijk geen schonere en meer omvattende titel bedacht worden dan: EEN ORGANISME STELT ZICH VOOR.

Zijn voorbeeldige organisatorische ontwikkeling en de degelijkheid van de procedures die het Centraal Bureau voor aanduidingen bij het verdelen van het marinepersoneel aanwendt, maken het interessant dat groot mutatiehart dat achteraan de « groene » kazerne Luitenant-ter-Zee Victor Billet, boordend aan het Maleplein, de aanwijzingen van de onderofficieren, de matrozen en nu ook van de DAMARS (3) kanaliseert en ze doet uitvloeien naar

de verschillende Zeemacht-eenheden, eens door te lichten en het zodoende voor velen uit zijn betrekkelijke anonimiteit te halen.

* * *

De fichen op de « plannings » zijn er gekomen, per korps, per eenheid of organisme en per sectie of ondersectie, volgens de bestaande organieke tabellen vredesvoet en een dag aan dag bijgehouden nominatieve toestand van het personeel; de oude DRO-steekkaarten en de zeemansboekjes zijn sindsdien reeds driemaal door steeds meer vollediger aan de werking van MARPERS aangepaste steekkaartensystemen vervangen. De op heden gebruikte « Individuele steekkaart standwijzigingen » voor het registreren per personeelslid van zijn identificatiegegevens, zijn ondergane standwijzigingen, zijn opleidingen en stages, zijn medische geschiktheid, zijn benoemingen en bekomen brevetten, kortom van alle gegevens die voor de verdeling van het personeel belangrijk zijn, is alvast één van de meest originele en rationele in haar soort. Dit zonder te spreken van de andere gebruikte persoonlijke fichen als daar zijn: « De individuele identificatiesteekkaart »; « De individuele steekkaart (visueel) overzicht van de standwijzigingen »; « De individuele steekkaart overzicht van de functionele loopbaan »; « De samenvattende staat der persoonlijke aanvragen »; « Het individueel register der tussenkomsten » en « De individuele steekkaart onregelmatigheidsnota's », waarvan de benamingen het gebruik laten uitschijnen. En, om volledig te zijn, heeft ook het alfabetisch repertorium in de houten bak uit de vijftiger jaren plaats gemaakt voor mechanografisch verwerkte listings.

Naarmate MARPERS meer materieel ontving en de personeelsbezetting groter werd, kwamen, tengevolge van een voortdurend toenemen van de opdrachten, het verkrijgen van meer bevoegdheden en het beter uitwerken van procedures nieuwe onderdiensten tot stand.

Het BUREAU AANWIJZINGEN, het mekka van de problemen inzake personeelsverdeling, de dienst waar de aanwijzingen voor een organisme of voor een ambt gepland, voorgeschreven en bijgehouden worden, werd gesplitst in drie sekties volgens de evenveel grote onderverdelingen van het marinepersoneel: Dek en verbindingen, techniek en diensten. Dit bureau bestaat dus uit een SEKTIE AANWIJZINGEN PERSONEEL DEK EN VERBINDINGEN (AFFPTR), een SEKTIE AANWIJZINGEN TECHNISCH PERSONEEL (AFFT) en een SEKTIE AANWIJZINGEN PERSONEEL VAN DE DIENSTEN (AFFS).

Kwamen achtereenvolgens bij: de SEKTIE BULLETINS VAN HET PERSONEEL (BP) in 1955, de SEKTIE VAARTIJD (TNAV) insgelijks in 1955, de SEKTIE KONTROLE MUTATIES (CONMUT) in 1957, de SEKTIE MOBILISATIE AKTIEF PERSONEEL ZEE-MACHT (4) in 1962 en het BUREAU ORGANISATIE en DOSSIERS (ORDOS) opgericht in 1970.

Het kleine MARPERS, met zeer beperkte middelen gestart, heeft geen eenentwintig jaar, tot het verschijnen van deze reportage, moeten wachten om « volwassen » te zijn. Reeds vanaf 1957, twee en een half jaar na zijn stichting, kon met zekerheid gezegd worden dat de Zeemacht over een mutatie-organisme beschikte dat in staat was het hoofd te

(3) DAMAR is de afkorting van DAM(es) van de MAR(ine), de vrouwelijke vrijwilligers bij de Zeemacht.

bieden aan de vele moeilijkheden die de personeelsaanduidingen - vooral deze in verband met de varende eenheden - opleveren.

Want mensen muteren, mensen met al hun grote en kleine problemen; gaande van kilometers tot zeemijlen, van uren tot weken en maanden van hun huis en familie verwijderen, is geen « vogelpiekspelletje »...

* * *



LUITENANT TER ZEE 1e kl. OMER ROETS

Geboren in 1928, kwam Omer Roets bij de Krijgsmacht op 1 december 1949 bij het 4e Linie om op 15 juli 1951 over te gaan naar het 8e Linie-Fuseliers te Antwerpen-Luchtbal. Het was daar, dat hij in kontakt kwam met leerlingen van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen en zo de Zeemacht leerde kennen. Op 20 april 1952 nam hij de belangrijke stap om over te komen naar de Zeemacht. De ouderen onder ons zullen zich nog steeds Commandant Roets herinneren, toen hij de eerste maanden te Sint-Kruis in zijn kakikleurig uniform rondliep. In 1955 werd hij overgeplaatst naar MARPERS en heeft zichzelf zowat vereenzelvigd met deze organisatie. Men kan inderdaad MARPERS moeilijk indenken zonder 1LZ. Roets. Binnen 4 jaar zal voor Omer Roets de tijd gekomen zijn om op pensioen te gaan... bij de vele problemen die de Staf Zeemacht kent, zal zijn vervanging beslist niet het eenvoudigste zijn.

* * *

Wanneer men onze « jantje's » zwaar bekapt en beladen met « kitbag's », met valiezen en reiszakken aan bushalten ziet staan, doorheen onze stations ziet sjouwen en op de kaden ziet aanlanden, dan is dit merendeels het werk van MARPERS. Als een huisvader in het traditioneel blauw en wit uniform bij de voordeur zijn vrouw en kind nogmaals innig in de armen drukt en met een bevend timbre in zijn stem zegt: « Houd je kloek en tot binnen een viertal weken » omdat hij met een « GODETIA », een « DEMOOR » of een « STAVELLOT » moet afvaren, dan is MARPERS de dader. Wonen twee beroepsvrijwilligers van de Zeemacht in dezelfde buurt, allebei met dezelfde graad, dezelfde diensttijd en dezelfde wedde en de één, behorend tot het varende personeel, gaat 's morgens zijn deur uit na afscheid te hebben genomen voor één, twee of zes maanden van al wat hem dierbaar is, terwijl de ander, behorend tot het personeel der diensten volgens een onafgebroken jarenlang ritueel op zijn fiets springt om zich naar de « Logistiek » of de kazerne te begeven en zijn vrouwtje hem nawuift: « Tot vanavond », dan keert in vele gevallen het misnoegen van de echtgenote wier man op zee moet, zich (ten onrechte) tegen MARPERS.

De problematiek van onze Zeemacht bestaat erin dat het een krijgsmachtdeel is met varende een-

heden die moeten bemand worden. Zowel inzake organisatie, administratie als personeelsbeheer maakt dit de taken van de leidinggevendende kaders zoveel moeilijker dan bijvoorbeeld bij de Landmacht en de Luchtmacht. Om in dit verband maar iets aan te halen bleven onze « khaki-lesgevers » toen wij destijds in opleiding waren in het Centrum voor Administratieve Diensten te Mechelen meestal het antwoord schuldig wanneer wij hen vragen stelden specifiek eigen aan de administratie bij de Zeemacht; vooral dan in verband met de varende eenheden.

Een aanwijzing voor een organisme of voor een ambt is een zeer belangrijk - voor velen zelfs het meest belangrijk - evenement in de militaire loopbaan. Het is voor een logisch en realistisch denkend mens niet moeilijk om zich een idee te vormen van de problemen die zich op MARPERS centraliseren en hoe aanneembaar het is dat er naast sommige gelukkigen met hun aanduiding ook veel mistevredenheid bestaat. Het zowel in het frans-talig als in het nederlandstalig landsgedeelte geldend spreekwoord dat zegt: « Men kan nooit voor iedereen goed doen » is hierbij wel toepasselijk, maar daarnaast ook weer een te goedkoop ekskuus ten overstaan van iemand die zich in verband met zijn ondergane aanduidingen verongelijkt of onrechtvaardig behandeld voelt.

Wat in de meeste gevallen vergeten wordt is dat het Centraal Bureau voor aanduidingen, tengevolge van imperatieve encadreringsbehoeften voortvloeiend uit hogere planning inzake uitbating, organische en personeelsbeheer, soms genoodzaakt is beslissingen te nemen die vanuit het standpunt van het individu dat slechts rekening houdt met zijn persoonlijke toestand of met de dienst waarvan hij de leiding heeft of waar hij werkzaam is, niet begrepen of verkeerdelijk geïnterpreteerd worden en zodoende kritiek en reacties ontlokken die er niet zouden moeten zijn.

MARPERS heeft op het vlak van de humanitaire trekkingen inspanningen geleverd die toelaten met fierheid te verklaren dat het, wat het in acht nemen van sociale problemen betreft, tot voorbeeld mag gesteld worden en reeds jaren voorsprong heeft op ieder ander krijgsmachtorganisme - de Sociale Dienst van het Leger uitgezonderd - dat iets of wat met personeel te maken heeft.

Lang voor het invoeren van de VOORKEURSTEEK-KAART, een dokument waarop de beroepsmilitair om het even wanneer en volkomen vrij zijn wensen in verband met de aanduidingen (zee- of waldienst, type schip, garnizoen en functie met het inroepen van humanitaire redenen) aan MARPERS overmaakt, nam het Centraal Bureau voor aanduidingen ter plaatse aan boord van de zeebodems en in de waleenheden en langs de officieren technische adviseurs om contact op met het marinepersoneel met het doel hun wensen en hun moeilijkheden te leren kennen; iets wat tenandere nog steeds gedaan wordt. Vanaf de beginperiode na zijn oprichting werkt MARPERS nauw samen met de Sociale Dienst van het Leger en met het Medisch Centrum van de Zeemacht. MARPERS konvoceert personeel in zijn burelen teneinde het door het exponeren van de moeilijkheden waarmede het af te rekenen heeft te motiveren. Het stelt zijn deuren wijd open voor iedere bezoeker, hetzij burger of militair die voor geldige redenen om een onderhoud

vraagt. Voor de matrozen beroepsvrijwilligers en voor de miliciens gebeurt de verdeling op het einde van de opleidingen naar persoonlijke keuze volgens de bekomen rangschikking in de proeven en naar rato van de beschikbare plaatsen.

* * *



EERSTE MEESTER CHEF GHISLAIN VAN SEVEREN

Een van de hoekstenen van MARPERS en reeds in dienst van dit organisme sinds de oprichting, tevens auteur van deze reportage. Zelden hebben we iemand ontmoet die op een dergelijke wijze verknocht is aan zijn werk en na al deze jaren dienst nog steeds iedere dag aanvangt met een enorme dosis enthousiasme. Zijn grondige kennis van MARPERS en de liefde voor zijn werk weerspiegelt zich trouwens in dit artikel. Ghislain Van Severen is hoofd van de dienst « Organisatie en Dossiers » beter gekend onder de naam van Bureau ORDOS.

* * *

Vanaf 1 juni 1954 tot 1 februari 1968 funktioneerde MARPERS, ingedeeld bij de diverse Zeemacht-organismen, als een administratief aangehechte kleine zelfstandige eenheid.

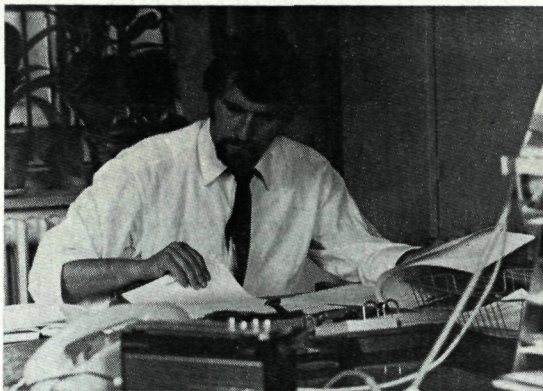
Vanwege zijn inplanting in de kazerne te St.-Kruis waren er, en zijn er waarschijnlijk nog, velen de verkeerde mening toegedaan dat het Centraal Bureau voor aanduidingen een onderdienst is van de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht (COMIENAV). Niets is minder waar. MARPERS hangt functioneel (technisch) als administratief af van de Stafchef van de Zeemacht (ZS). Als functionele oversten heeft het verder de Adjunkt-Stafchef (ZSA) en het hoofd van de Dienst Personeel van de Staf van de Zeemacht (ZS1). Tot vóór de fusie van MARPERS met HET CENTRUM VOOR HET BEHEER VAN HET RESERVEPERSONEEL (CENPERS) had de Kommandant van het Centraal Bureau voor aanduidingen in deze afzonderlijke functionele keten de bevoegdheid van korpsoverste. Deze attributie ging over naar de Kommandant van HET VERDEELCENTRUM VAN HET PERSONEEL ZEEMACHT (CENREP), dat sedert het fusioneren van MARPERS en CENPERS deze beide organismen overkoepelt. Het is enkel inzake administratie en logistiek en buiten de normale diensturen wat betreft garnizoensdienst, kwartierdienst en inwendige dienst dat CENREP/CENPERS afhangen van COMIENAV op de echelons Divisie en Brigade, van CENFORNAV (5) op het echelon korps en van de Divisie Diensten van CENFORNAV (eenheid).

De samensmelting MARPERS-CENPERS - het is ook al weer zeven jaar geleden - was in feite, hetgeen

de Fransen zo mooi noemen : « Un mariage de raison ». De werking van deze beide organismen, groot omlijnd een overvloeiing van aanwijzingen vredesvoet naar wederoproeptingen en mobilisatie-aanwijzingen, is volkomen op mekaar afgestemd. De fusie was zowel voor de ene als voor de andere dienst rationeel. De sekte MOBILISATIE AKTIEF PERSONEEL ZEEMACHT, tot dan toe een onderdienst van MARPERS, werd logisch geïntegreerd in de organisatie en werking van CENPERS.

Voor de « Marpersianen » betekende dit het einde van dertien jaar « zelfstandigheid » ; voor degenen die het meegemaakt hebben « de gouden tijd ». Ik zeg dit zonder de minste rancune tegenover de mensen van CENPERS die in februari 1968, onder het bevel van Kommandant DE PIERRE, deel uitmaakten van de samenvoeging met MARPERS.

Met een effectief van om en rond de twintig man, als het ware op een eiland levend in de kazerne te St.-Kruis, mocht men over het MARPERS 1954-1968 spreken als over een hecht blok waar kameradschap en solidariteit primeerden en er toe bijdroegen dat naast een vlot en nauwkeurig uitvoeren van de opdrachten er door het personeel ongewoon veel initiatief betoond werd. Dit heeft zich het best gemanifesteerd in de snelle uitbouw van het « Central Drafting Office » alsmede in het onafgebroken bij de diensten van de Staf van de Zeemacht indienen van suggesties en ontwerpen voor uitbreiding en verbetering van zijn procedures.



EERSTE MEESTER DIRK DEVOOGHT

Dirk Devooght is bij MARPERS sinds 1968 en eveneens werkzaam in het Bureau ORDOS en dus uiteraard adjunkt van 1MC. Van Severen. Hij houdt zich hoofdzakelijk bezig met het bijhouden van de dossiers « Escorteurs » en de « O.T.'s » of Organieke Tabellen.

Al de MARPERS-Kommandanten, te beginnen met zijn kalme, bezadigde stichter, de « vaderlijke » Kommandant DEPOORTER ; de dynamische Kommandant VERVYNCK ; de ons jammerlijk ontvallen Kommandant GEIRNAERT ; de joviale Kommandant KEUTGEN die, in zijn geliefde Ardennen van een welverdiende rust genietend, hopelijk nog eens aan ons terugdenkt ; de Kommandant BLASIN die zo

- (4) De Sektie Mobilisatie actief personeel ZM is in 1968 bij de fusie tussen MARPERS en CENPERS overgegaan naar laatstgenoemd organisme onder de nieuwe benaming.
- (5) CENFORNAV is de afkorting van CENTRUM VOOR MARINE-VORMING.

typisch geaksentueerd kon zeggen: « Wij vormen een goede ploeg » en « last but not least », de imponerende Kommandant DE PIERRE « een gouden hart onder een ruwe schors »; zijn onder de indruk gekomen van de aangename sfeer en de verstandhouding die zij in het Centraal Bureau voor aanduidingen aantreffen. De bereidwillige medewerking, hen verleend door de Adjunkt-officieren LAUWEREINS en in diens opvolging ROETS, door de onderofficieren-sektieoversten, door het burgerpersoneel en door de eerste matrozen en matrozen beroepsvrijwilligers en miliciens werkzaam bij MARPERS, heeft al de voorgenoemde oversten - met welke intenties zij ook naar het Centraal Bureau voor aanduidingen gekomen waren - mild gestemd en ervoor gezorgd dat zij zich ingezet hebben om de goede kameraadschapsgeest onder het MARPERS-personeel te behouden en te bevorderen. Die verknochte invloed heeft ook de Korvetkapitein STROOBANT, van medio 1970 tot begin 1975 Kommandant van CENREP, ervaren. Hetgeen hij in zijn afscheidstoespraak zegde: « Alsdan de periode dat hij het bevel over het Verdeelcentrum waarnam de meest gelukkige jaren geweest zijn van gans zijn militaire loopbaan » zal ons op onze beurt bijlijven.

Ik meen dat bij zoveel aan de geest voorbijschuivende herinneringen van eenentwintig jaar MARPERS, dit vleugje sentiment er wel bij mocht...

Ik verhoop dat de huidige Kommandant van CENREP, de Fregatkapitein DUMONT, dezelfde gunstige opinie over het personeel van MARPERS zal opdoen als zijn voorgangers. Een half jaar werken onder zijn bevelhebberschap wijst in ieder geval in die richting.



EERSTE KLERK TYPISTE HUGUETTE VERRIEST

De vrouwelijke noot in deze mannenwereld van MARPERS. Steeds met een lieve en wat schalkse glimlach werkt Huguette Verriest of beter Mevrouw Lagast, reeds 15 jaar bij MARPERS en 17 jaar bij de Zeemacht. Haar werk bestaat hoofdzakelijk uit het typen van de « Bulletin van het Personeel Zeemacht », de kilometers BP's die door haar werden getypt zijn ontelbaar. Ook Mevrouw Lagast is naar haar zeggen « graag en goed bij MARPERS... ».

* * *

Een mutatie is een verandering, wijziging of verwisseling. In de werking van MARPERS spreekt men beter over het aanduiden of het aanwijzen van het personeel voor een organisme of voor een ambt dan te zeggen dat MARPERS « mutaties » voorschrijft.

De aanduidingen gebeuren op basis van de van toepassing zijnde organieke tabellen vredesvoet. Een organieke tabel geeft per korps, eenheid of organisme, sekte en ondersekte het voorzien personeel op, t.t.z. het aantal te honoreren plaatsen met aanduiding van de te bekleden betrekkingen en het vereiste niveau (brevet) voor iedere betrekking.

Bij de verdeling van het marinepersoneel wordt er rekening gehouden met:

- De data of de waarschijnlijke data van aanduidingen voor opleidingen en stages;
- De inschepingsbeurtrol, een oordeelkundig bijhouden van een rooster voor beurtelingse aanwijzingen dienst aan boord en waldienst; de nachten buiten een Belgische haven doorgebracht erin berekend;
- De vaartijd (de tijd doorgebracht op een actieve zeebodem) van de Zeemacht, in stage aan boord van een varende eenheid en in officiële zending aan boord van een Belgisch koopvaardij(schip) vereist voor bevordering tot een hogere graad van het varende personeel;
- Het taalstelsel van het personeel in verband met de aanduidingen voor de varende eenheden in actieve dienst aan dewelke hetzij een frans, een nederlands of een gemengd taalregime toegekend is;
- De demobilisatiedatum voor wat betreft de ingeschepte miliciens en de datum einde dienst (her)neming voor ingeschepte beroepsvrijwilligers;
- De voorkeursteeക്കാarten door de beroepsmilitairen (onderofficieren, eerste matrozen chef, eerste matrozen en matrozen) ingediend en waarop zij hun persoonlijke voorkeuren in verband met de aanwijzingen aan MARPERS kenbaar maken;
- De persoonlijke aanvragen met begeleidingsnota's modellen B die zowel door de beroepsmilitairen als door de miliciens langs hiërarchische weg ingediend worden;
- De tussenkomsten van de Sociale Dienst van het Leger en andere probate tussenkomsten;
- De medische geschiktheid van het personeel.

De geplande aanwijzingen worden gepubliceerd bij middel van de bulletins van het personeel en in zeer dringende gevallen met telegrafische berichten.

Sedert 1 januari 1969 staat MARPERS in voor de redactie en de uitgave van de bulletins van het personeel - Deel Zeemacht vredesvoet. Het kreeg hiervoor uitzonderlijk de toestemming van de voor de drie krijgsmachtdelen werkende Algemene Dienst Encadrering (SGE). Ook een nieuwe, speciaal aan de werking van MARPERS aangepaste vormgeving, afgestemd op een snelle publikatie van de aanwijzingen voor een organisme of voor een ambt per BP, werd op intermachteniveau aanvaard. MARPERS slaagt erin aanwijzingen met het



In het « Bureau Aanwijzingen »... het mekka van de problemen inzake personeelsverdeling, kunnen ze voor eenmaal zelf hun hart uitsorten aan de Neptunusredactie.

...

bulletin van het personeel te laten verschijnen die reeds vier dagen na de genomen beslissing dienen te worden uitgevoerd. Voorheen toen de voorstellen BP aan SGE te Brussel moesten overgemaakt worden en de aanwijzingen bij de Zeemacht bijna allemaal als « regularisatie's » in de bulletins van het personeel verschenen, werden de transmissiecentra overstelpd met telegrafische berichten uitgaande van MARPERS en waarbij de aanduidingen voor het merendeel per marinebericht verschenen. De herwaardering van het BP/ZM bracht voor onze CTR's eindelijk de ontlasting waar zij vijftien jaar hadden op gewacht...

...

MARPERS werkt, sedert de fusie met CENPERS en de oprichting van CENREP, met een personeels-effectief van dertien « man » (straks wanneer er DAMAR'S bijkomen zal dit anders moeten uitgedrukt worden). Daarin zijn bevat: Een actieve officier van de diensten tevens Kommandant van MARPERS; zeven beroepsonderofficieren, allen behorend tot het ambt administratie; twee eerste matrozen beroepsvrijwilligers bedienden; twee klerken van het burgerlijk personeel in dienst bij de Zeemacht en één matroos milicien bediende.

Het Centraal Bureau voor aanduidingen heeft vijf onderdiensten:

1. Het BUREAU AANWIJZINGEN (BUAF), onderverdeeld in drie secties: Dek-verbindingen (AFFPTR), technisch (AFFT) en diensten (AFFS). In

iedere sectie werken: Eén sectieoverste en één adjunkt (fichier). De in het bureau voorziene bediende milicien staat in voor het bijhouden van de grote draaibare planningborden waarop, op een zeer overzichtelijke manier, het voorzien en het bestaand personeel in actieve dienst bij de Zeemacht voorkomt.

Het is het operationeel bureau van MARPERS. Er heerst, vooral ter gelegenheid van afvaarten, het uitvaardigen van nieuwe operationele richtlijnen voor de vloot of bij een herstrukturatie van walorganismen een koortsachtige bedrijvigheid. De telefonische verbindingen die jaarlijks in deze dienst toekomen zijn niet bij benadering te schatten. De werking van BUAF/MARPERS is bijna voortdurend afgestemd op het dringend aanvullen of vervangen van personeel en het samenstellen van bemanningen. Snelheid van actie dus, zowel in het plannen en het oplossen van de problemen als in het hieraan verbonden administratief werk (het voorschrijven van de aanwijzingen).

De sectieoversten AFFPTR, AFFT en AFFS staan het Kommando CENREP en MARPERS bij tijdens de planning. Zij hebben tot taak op het vlak van de aanwijzingen nuttige gegevens te verstrekken, zodoende dat het Kommando, maximaal voorgelicht, de beslissingen kan treffen.

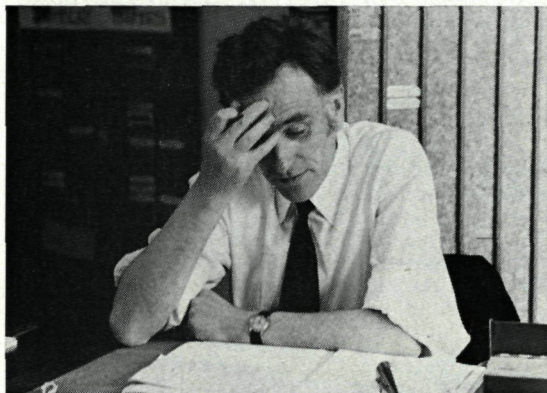
De adjunkten of fichiers verzorgen het opmaken en het bijhouden van de « Individuele steek-

kaarten standwijzigingen » aan de hand van officiële documenten uitgegeven door de Staf van de Zeemacht of hen toegezonden door de verschillende eenheden.



EERSTE MEESTER CHEF JACQUES ELAUT

Is sektieoverste « Standwijzigingen Technisch Personeel - AFFT » en reeds 18 jaar werkzaam bij MARPERS. Als oudste van de drie sektieoversten « Standwijzigingen » spreekt Jacques namens zijn andere kollega's over hun niet zo eenvoudige taak. Hun werk bestaat uit de manipulatie van de affektaties personeel, zowel wat de verdeling einde cursus betreft als de planning sleutelpersoneel van de varende eenheden en de waleenheden. Vanzelfsprekend brengt een dergelijke taak heel wat problemen met zich mede, bijzonder in de huidige tijd waar de sociale evolutie een zo belangrijke rol gaat spelen bij de aanwijzingen.



EERSTE MEESTER NORBERT DEDRIJVERE

Sektieoverste « Standwijzigingen Dek-Verbindingen - AFFPTR ». Is sinds 1953, toen nog milicien, werkzaam bij het voormalige « Drafting Office of DRO » voorloper van MARPERS, en sinds 1956 definitief werkzaam bij MARPERS. Norbert Dedrijvere houdt zich bezig met de mutaties van het personeel Dek en Verbindingen.

* * *

2. Het BUREAU ORGANISATIE EN DOSSIERS (ORDOS) condenseert en informeert ten behoeve van de diensten van MARPERS, de organisatorische karakteristieken die in verband met de encadrering en het beheer van het personeel uitgevaardigd worden. Dit bureau fungeert, doordat het al de briefwisseling nuttig voor de werking van het Centraal Bureau voor aanduidingen klasseert en bewaard en tegelijk de « Individuele archieven standwijzigingen » (6) opmaakt en registreert, als dokumentatiecentrum van MARPERS.

De tak ORDOS komt tevens de informatieve opdrachten na van MARPERS ten overstaan van

de functionele oversten, de intermachtenorganismen en de grote kommando's. Het is een bureau dat vier omliggende opdrachten vervult: Documenteren, informeren, redakteren en archiveren.



EERSTE MEESTER WILLY VANDE CASTEELE

Sektieoverste « Standwijzigingen Diensten - AFFS » en benjamin van de sektieoversten. Sinds januari 1965 werkzaam bij MARPERS en sinds verleden jaar Sektieoverste. Willy houdt zich bezig met de standwijzigingen van het personeel diensten.



EERSTE MEESTER CHEF FRANÇOIS MISSIAEN

Sektieoverste Bulletin Personeel - BP. Werkzaam bij MARPERS sinds februari 1956 en dus één van de anciens. Voordien werkzaam als sektieoverste Standwijzigingen Diensten. Hij is verantwoordelijk dat de voorschriften mutaties regelmatig en zonder fouten gepubliceerd worden in de BP, maar ook voor de publikatie van wat men in de wandel BP-Brussel noemt... dus benoemingen enz. * * *

3. De SEKTIE BULLETINS VAN HET PERSONEEL (BP) stelt, aan de hand van minuten voorstellen BP die zij van de dienst personeel van de Staf van de Zeemacht (ZS1/G), van de sektieoversten van BUAF/MARPERS en van ORDOS (gezamenlijke mutaties) ontvangt de bulletins van het personeel - Deel Zeemacht - samen en zorgt in samenwerking met het SECRETARIAAT CENREP voor de publikatie en verspreiding ervan.

(6) « HET INDIVIDUEEL ARCHIEF STANDWIJZIGINGEN » bundelt in dossiervorm het « Curriculum vitae » van de beroepsmilitairen, speciaal dan op het vlak van de aanwijzingen. Enkel gebruikt voor interne werking bij MARPERS is het een archivale uitbreiding van het door het Centraal Bureau voor aanduidingen gebruikt steekkaartensysteem. Belangrijke gegevens die voorheen enkel steunden op het geheugen en de jarenlange ervaring van bij MARPERS te werk gesteld personeel, zijn gewaarborgd in deze dossiers opgenomen.



EERSTE KLERK JOSUE HOSTENS

Verantwoordelijk voor de sectie Controle Mutaties - CONMUT. Josué is de man die alle voorgeschreven en uitgevoerde mutaties nauwkeurig bijhoudt en inschrijft op de individuele steekkaarten. Sinds 1958 bij de Krijgsmachten en sinds 8 jaar werkzaam bij MARPERS. De heer Hostens benadrukt tevens de zeer goede sfeer die er heerst bij MARPERS tussen het burgerlijk en militair personeel.



EERSTE KLERK BERNARD BOSSCHAERT

Verantwoordelijk voor de Sectie Vaartijd - TNAVg, is het hij die nauwkeurig de « boekhouding » vaartijd van het personeel Zeemacht bijhoudt. Wij weten allen hoe belangrijk deze zaak is, noemingen. Bernard is sinds 17 jaar bij de Zeemacht en 13 jaar werkzaam bij MARPERS. Buiten zijn diensturen is de niet enkel qua inschepingstijd, maar voornamelijk voor de heer Bosschaert een gekend kunstschilder.

* * *

4. De SEKTIE BEREKENING VAARTIJD (TNAVg), heeft tot taak erover te waken dat iedere schepeling kan voldoen aan de vaartijd volgens de voor het varend personeel statutaire vastgelegde criteria. Deze sectie houdt volgens een systeem « roaster date » de inschepingsbeurtrol bij voor het varend personeel t.t.z. voor degenen die ingescheept zijn een rangschikking volgens de duur van hun diensttijd aan boord van de zeebodems waarbij degenen die bovenaan geklasseerd staan het meest gevaren hebben, het eerst in aanmerking komen voor een walbeurt en voor degenen in een waldienst eenzelfde klassenmet met dezen die het langst ontscheept zijn bovenaan de lijst waardoor zij uiteraard het eerst aangeduid worden voor dienst op zee.
5. De SEKTIE CONTROLE MUTATIES (CONMUT), controleert aan de hand van twee administratieve documenten: Het individueel mutatiebericht (IMB) en het bericht van niet-uitvoering van standwijziging (IBNUS) al de standwijzigingen betreffende het personeel beneden de rang van officier in actieve dienst bij de Zeemacht

(zowel de uitvoering van de aanwijzingen voorgeschreven voor de opleidingen en stages als deze voor een organisme of voor een ambt, de mutaties « afdelingen », de hospitalisatie's, de afwezigheden om gezondheidsredenen, de wijzigingen inzake de identifikatiegegevens van het personeel, kortom van elke soort « mutatie » die MARPERS noodzakelijk moet weten en moet registreren voor het vervullen van zijn opdrachten.

* * *

Ik meen uit wat voorafgaat MARPERS, zowel bij degenen die dit organisme en zijn werking kennen als voor anderen die er volkomen onwetend over waren door welke dienst er op welke manier de aanduidingen voor een organisme of voor een ambt van het personeel beneden de rang van officier in actieve dienst bij de Zeemacht gebeurden, te hebben geïntroduceerd als een democratisch gericht krijgsmachtorganisme dat er naar streeft om naast efficiënt werken ook de « public relations » van onze nationale marine in het bijzonder en van ons Leger in het algemeen te verzorgen).



a propos des îles artificielles

par l'Enseigne de Vaisseau, 2e cl., (Rés.)

Franz VILAIN

licencié en droit maritime et en droit aérien.

Les besoins pressants de matières premières, de nourriture et d'énergie orientent déjà de plus en plus l'humanité vers la mer ; des techniques nouvelles se font jour : les navires, traditionnellement bases opérationnelles, ne suffisent plus ; la permanence de l'activité nécessite des installations à demeure (1), la construction de ce qu'on a appelé des îles artificielles.

Les îles artificielles ressortissent à la sphère économique et à la sphère militaire des techniques. Mais nous n'aborderons pas le sujet à priori sous ce second angle, non pas que nous estimions dépassé ou en voie de l'être, le rôle des forces navales (2), ni même parce que l'armée se désintéresse du droit maritime (3), mais parce que ce second aspect des choses n'est qu'un cas particulier du premier.

Sans nous attarder sur les procédés techniques (4) de réalisation d'une île artificielle, l'on peut néanmoins constater que c'est au niveau de la mobilité et de la flottabilité que ces installations se différencient des navires.

Le navire (5), par définition, est mobile et peut dès lors mouiller, en principe, n'importe où, si la configuration du relief marin ne s'y oppose pas ; par contre, ces installations nouvelles, les îles artificielles, qu'elles soient flottantes ou non, de surface ou sous-marine comme la « maison sous la mer » du commandant Cousteau, trouvent leur raison d'être dans la fixité et la relative permanence de leur position. L'émergence des flots par une implantation dans le sol est un type courant d'île artificielle, un autre type est l'île flottante qui s'apparente au navire ; mais le critère de flottabilité ne doit pas permettre à lui seul l'assimilation de ces installations aux navires, car il ne s'agit là que d'un procédé de construction employé quand l'em-

prise sur le fond de la mer n'est pas techniquement réalisable ou rentable et ne correspond pas aux objectifs visés.

C'est l'immobilité et, par là, pratiquement l'absence de moyens propres de propulsion, preuve de sa vocation statique, qui devraient permettre de dissocier l'île artificielle, flottante ou non, du navire. Mais la chose paraît plus simple qu'elle ne l'est en réalité, car il n'y a plus, à l'heure actuelle, de solution de continuité entre le navire et l'île artificielle : les variétés sont innombrables et l'on passe insensiblement, suivant la nature des installations, du navire, qui est mobile, à l'île, qui est immobile. Mais même l'absence de facultés de déplacement ne peut, à elle seule, cataloguer un engin dans la catégorie des îles artificielles : songeons en effet aux barges poussées ou tirées, dont l'objet est le transport !...

Ces considérations ne sont pas dénuées d'intérêt pratique. C'est au seul navire que la convention de Genève sur la haute mer (6) accorde une nationalité et, en droit interne, la loi du 2 avril 1965 sur la nationalité et l'immatriculation des navires va dans le même sens : l'article 1er § 1 est sans équivoque : « Possède la nationalité belge tout navire au sens de l'article 1er du livre II du code de commerce (7) appartenant... ». La loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer (8) qui permettent d'attester matériellement la nationalité du navire, prend ce dernier dans son acceptation usuelle.

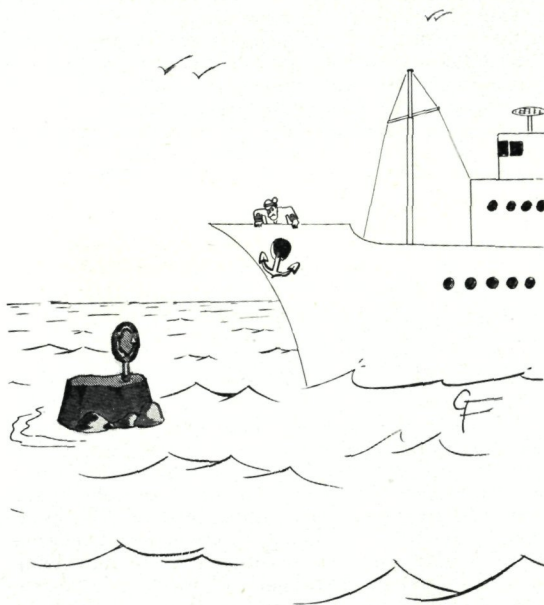
Néanmoins, il serait faux de prendre cette règle générale comme absolue. Diverses conventions étendent le concept de navire sensu commune ; ainsi le commissaire Paraiso, dans son étude « Le Droit de la mer en question ? » (9) relève : « Il est, du reste, intéressant de noter que les conventions internationales ont tendance à prendre le terme de navire dans des acceptions différentes en fonction

de leurs buts et de leur objet et étendent l'appellation de navire à d'autres engins non susceptibles d'entrer dans la définition classique, pour laquelle l'aptitude à la navigation maritime est fondamentale. Je donnerai deux exemples de cette tendance :

- dans le règlement pour prévenir les abordages en mer, est réputé navire : « tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion amérri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ».
- dans la convention de Londres pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée le 2 novembre 1973, le terme navire désigne : « un bâtiment exploité en milieu marin, de quelque type que ce soit, les engins submersibles, les engins flottants et les plate-formes fixes ou flottantes ».

S'il n'est pas dans notre propos de définir le statut des îles artificielles, d'aucuns (10) l'ayant excellemment fait avant nous, par contre, il nous paraît intéressant de nous pencher sur les implications juridiques nouvelles avec lesquelles sera confronté de plus en plus le marin, suite à la prolifération de ce genre d'installations.

Ainsi, la R.T.B., dans son émission « La Voix de l'Amitié » du 25 février 1972 (11), a-t-elle abordé ces questions d'une façon d'ailleurs très approfondie, dans l'optique de l'usager de la mer et témoin donc de l'actualité du sujet.



L'article 10 de la convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë (12) qui définit l'île s'exprime en ces termes : « Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute. La mer territoriale d'une île est mesurée conformément aux dispositions des présents articles ». Mais l'on chercherait en vain, dans toutes les conventions de Genève une quelconque définition de l'île artificielle. Il est évi-

dent qu'assimiler l'île artificielle à l'île naturelle entraînerait l'octroi à celle-là d'une mer territoriale et dès lors restreindrait la liberté de navigation et modifierait sans cesse, au fur et à mesure de la multiplication de ces nouveaux engins, le tracé des mers territoriales. Déjà en 1930, à la conférence de codification de La Haye, une telle assimilation, qui avait été envisagée pour les îles non flottantes, fut aussitôt condamnée (13).

L'article 5 de la convention de Genève sur le plateau continental (14), qui traite des installations et autres dispositifs nécessaires pour l'exploration et l'exploitation de ses ressources, s'il reconnaît dans ses § 2 et 3 la licéité d'établir des zones de sécurité d'une largeur maximum de 500 mètres autour de ces engins, exclut formellement toute identification de ces installations aux îles, tant du point de vue de leur statut que de l'assimilation des zones de sécurité à des mers territoriales. Mais les navires de toutes nationalités doivent respecter ces zones de sécurité qui se situent pourtant en dehors de la mer territoriale de l'état riverain, seul titulaire du droit à l'érection d'installations sur son plateau continental.

Si notre pays, ayant à l'esprit l'affaire de la guerre de la langouste entre la France et le Brésil, n'a pas ratifié cette convention sur le plateau continental, la considérant comme une construction juridique imparfaite et une source de litiges, il a promulgué le 13 juin 1969, la loi sur le plateau continental de la Belgique (15).

Dans son avis (16), le conseil d'état mettait en garde notre législateur, eu égard à la non-ratification de la convention de Genève sur le plateau continental, de ce que « les dispositions unilatérales que la Belgique viendrait à édicter en violation des règles coutumières, seraient inopposables aux états étrangers et à leurs nationaux ».

L'article 5 de la loi belge (17) relatif à la réglementation du principe de construction d'installations en haute mer, reprend les termes de l'article 5 § 1 et § 6 (18) de la convention de Genève sur le plateau continental. Soulignons le respect de la liberté de navigation en haute mer et la volonté de préserver la vie maritime sensu lato, qui sont l'esprit de cette disposition. C'est l'arrêté royal du 7 octobre 1974 (19) qui régit l'octroi des concessions de recherche et d'exploitation des ressources minérales et autres ressources non vivantes sur le plateau continental ; ses dispositions étant purement administratives, nous ne nous y attarderons pas.

La doctrine (20) s'accorde certes à interdire la construction d'îles artificielles à usage militaire sur le plateau continental en se fondant sur l'acceptation restrictive des termes de l'article 5 de la convention de Genève (21) relatif à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles, l'article 5 de la loi belge du 13 juin 1969 (22) n'étant d'ailleurs pas plus permissif ; mais il serait faux de croire que le problème se limite uniquement à cet aspect militaire.

Le Lieutenant-ter-Zee (D) SBH, R. Zonnekeijn, de notre Force Navale, dans sa thèse présentée récemment à l'Ecole de Guerre (23) fait état des options qui avaient été envisagées pour pallier l'insuffisance du port d'Anvers à recevoir des super-pétroliers (24). En 1969, la commission Verschaeven dé-

posait un rapport; parmi les 7 solutions étudiées, dont la cinquième, l'agrandissement du port de Zeebrugge, fut retenu, figuraient entre autres, la construction d'une île sur 26 km. en dehors des côtes, sur le Torton Bank ou le Mortelman, la construction d'une île portuaire devant la ranne sur le Oostdijk Bank à 25 km. en dehors des côtes, la construction d'une île devant Dunkerque-Graveline à 12 km. en dehors des côtes et la construction d'une île sur 4 km. devant la côte à hauteur de Bredene.

Ce sont des considérations d'ordres juridiques, politiques et économiques, nous dit le Capitaine Zonnekeijn (25) qui firent abandonner les projets d'îles artificielles (26), car la licéité de la construction d'une île artificielle hors de la mer territoriale est controversée (27) si elle n'a pas pour but l'exploration ou l'exploitation des ressources du plateau continental ainsi qu'il est défini dans la convention de Genève et dans la loi belge du 13 juin 1969: il y aurait occupation privative de la haute mer, ce qui est contraire au principe de la liberté de navigation.

L'article 6 de la loi du 13 juin 1969, qui traite de la licéité de l'établissement d'une zone de sécurité d'une largeur maximum de 500 mètres autour des installations (28) s'exprime comme l'article 5, § 3 de la convention de Genève (29): cette zone de sécurité ne peut, en aucune façon, être assimilée à une quelconque mer territoriale.

Les travaux préparatoires de la loi (30) sont expliqués à cet égard, puisqu'ils font référence à la convention de Genève qui exclut expressément une telle assimilation (31). En ce domaine, nous pouvons constater la volonté du législateur de se conformer au prescrit du droit international, même si la Belgique n'en a pas ratifié l'instrument, attitude que l'on retrouve du reste, quant à la délimitation de la largeur de la mer côtière (32) ou mer territoriale.

Pour les raisons qui viennent d'être exposées, nous croyons pouvoir affirmer, même si la loi du 13 juin 1969 ne le prescrit pas, que « les navires de toutes nationalités sont tenus de respecter ces zones de sécurité », ainsi qu'il est dit in fine du § 3 de l'article 5 de la convention de Genève sur le plateau continental (33).

L'article 7 de la loi du 13 juin 1969 (34) a dû étendre l'imperium juridictionnel belge aux installations fixées à demeure sur le plateau continental et sur les personnes et les biens qui s'y trouvent, puisque l'exercice des compétences étatiques est limité (35) en principe, à la mer territoriale. L'on retrouve cette même idée entre autres dans les législations italienne, néerlandaise, britannique (36) et française (37).

La présence, dans l'article 7, de la circonstance particulière suivant laquelle lesdites installations doivent être fixées à demeure sur le plateau continental pour être soumises aux dispositions des articles 7, 8 et 9 de la loi est source d'interrogation, puisque cette condition n'apparaît pas dans les articles antérieurs de la loi, où il est question d'« installations et autres dispositifs établis en haute mer » (38) et d'« installation ou dispositif situés sur le plateau continental » (39) et qu'elle est ignorée par la convention de Genève. Dans l'exposé

des motifs (40), l'on peut lire: « Les articles 7, 8 et 9 du projet de loi soumettent au droit belge les installations ou autres dispositifs, situés en haute mer, fixés à demeure sur le plateau continental, ainsi que les personnes et les biens qui s'y trouvent. Sans cette disposition, il se constituerait une sorte de vide judiciaire et juridique sur ces installations, qui se trouvent en dehors du territoire national et ne sont pas soumises à la juridiction du pavillon, comme les navires. Le paragraphe 4 de l'article 5 de la convention de Genève du 29 avril 1958, prévoit explicitement que les installations permanentes établies sur le plateau continental sont soumises à la juridiction de l'Etat riverain ». Mais c'est en vain que l'on cherchera dans l'article 5 de la convention de Genève précitée (41) l'obligation pour ces installations d'être « permanentes » pour être soumises à la juridiction de l'état riverain. Quelle conclusion pratique peut-on tirer de cette « précision » équivoque? A notre avis, si l'installation bat pavillon, ainsi qu'il en est de certaines plates-formes, elle échappe à notre compétence juridique et judiciaire puisqu'elle se trouve en haute mer, même si sa présence et l'exercice de ses activités sont subordonnés à une autorisation des autorités belges. Par contre, si l'engin en question ne bat et ne peut battre pavillon parce qu'il s'écarte trop du concept du navire (42), les articles 7 à 9 de la loi du 13 juin 1969 sont applicables. Le concept d'installation « à demeure » est, à notre sens, superflu; il n'est d'ailleurs pas mentionné dans la convention de Genève sur le plateau continental. Ce devrait être le critère de la possibilité de battre pavillon ou non, octroyée aux seules navires (43) suivant des normes techniques dont l'examen dépasse le cadre et l'objet de cet article, qui devrait déterminer la soumission à l'imperium belge, indépendamment de l'autorisation d'exercer les activités prévues, qui relève toujours du pouvoir d'appréciation de la Belgique. Ainsi ne pourraient échapper au droit belge, les îles flottantes, qui tout en n'étant pas fixées à demeure sur le plateau continental, ne sont pas des navires.

La zone de sécurité prévue à l'article 6 (44) doit s'appliquer, vu la généralité des termes de l'article, à tous les dispositifs, y compris les navires à bord desquels se déroulent les activités réglementées par la loi.

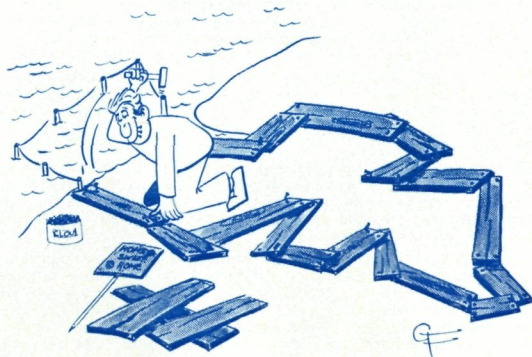
L'article 8 de la loi (45) prescrit que quiconque, Belge ou non, qui aura commis une infraction réprimée par la loi belge sur une installation visée à l'article 7, pourra être poursuivi en Belgique et traduit, en principe, devant les juridictions de Bruxelles. Certes, le pénaliste sera plus particulièrement intéressé par cette disposition, mais le marin ne doit pas l'ignorer, puisqu'il est le premier concerné. A cet égard, l'île artificielle est assimilée pleinement au territoire national: il suffit que l'infraction soit prévue par notre législation pour que le droit belge s'applique. S'il s'agissait d'un navire, qui donc bat pavillon, et posséderait une nationalité autre que belge, les règles traditionnelles du droit public international maritime seraient d'application: elles sont trop connues pour que nous nous y attardions.

Le choix des juridictions de Bruxelles est arbitraire, cela est vrai, mais il fallait choisir (46) pour éviter les éventuels conflits de compétence envisagés par le conseil d'état dans son avis précité (47).

Pour illustrer cet article et prouver que nous ne sommes pas ici dans la pure abstraction, il nous paraît à propos de mentionner l'homicide involontaire commis par un ressortissant américain sur une île de glace flottante dénommée Fletcher's Ice Island, dans l'océan arctique, à moins de trois cents miles du pôle nord (48). Assimiler cette espèce d'île flottante (49), même si elle est naturelle, à une île ordinaire est impossible, la stabilité, essence du territoire, étant inexistante et la rapprocher de l'île artificielle, laquelle n'est pas une île (50) est tout aussi vain. Nous estimons que l'assimilation de cette île de glace flottante à un navire, solution retenue par le juge américain, sans justification d'ailleurs, est tout aussi discutable : la soumission de l'espèce au droit des Etats-Unis étant assez fondée par la nationalité américaine tant de la victime que de l'auteur de l'infraction.



Quant à l'article 9, le dernier (51) de la loi, il est le pendant du précédent en ce qui concerne les actes et les faits juridiques (52) qui peuvent se produire sur ces installations. Ainsi, les naissances, les conventions, les décès seront réputés s'être produits ou réalisés en Belgique. L'intention du législateur a été, sans conteste, d'assimiler ces installations au territoire national (53) en ce qui concerne les conséquences juridiques à tirer ; mais la Belgique n'a pas voulu étendre d'une quelconque façon le territoire national, ni prendre possession d'une partie



de la haute mer : tout ce qui se déroule sur ces installations a les mêmes effets que si cela s'était produit en Belgique, mais rien de plus. C'est ce qu'on appelle une fiction juridique. Le statut du navire en haute mer en est une autre ; ce qui s'y passe est aussi *juridiquement réputé commis* ou déroulé dans l'état dont le navire bat pavillon, alors qu'il ne s'agit pas d'une parcelle de territoire.

En conclusion de son étude (54) sur la loi du 13 juin 1969, P. Smets s'interrogeait sur la pertinence du choix belge, qui opta pour une mesure unilatérale plutôt que pour l'adhésion à la convention de Genève et il constatait que « la loi n'écarte pas les risques de différends dans les relations avec les états voisins de la Belgique, au moins aussi intéressés qu'elle-même au statut du plateau continental de la mer du Nord ». Et plus particulièrement, quant à notre propos, nous avons vu (55) que des discordances existent entre la loi et la convention ; ce n'est que par l'interprétation, donc par un procédé imparfait et non dépourvu de risques par rapport à la rigueur d'un texte uniforme, que l'on peut réduire ces contradictions et ainsi rapprocher le droit interne du droit international auquel le concert des nations a largement adhéré.

En présence du vide juridique, du non-droit où les antinomies ne sont pas toujours absentes, affirmer avec H. Charles (56) que les îles artificielles constituent une catégorie nouvelle du droit de la mer nous paraît, certes, l'option la plus raisonnable, mais encore faut-il leur trouver un statut, et nous avons été confrontés avec les difficultés qu'il y a à tenter de dénouer ce nœud gordien !... De même, souhaiter, comme le Capitaine Zonnekeijn (57), une détermination de ce statut par la voie internationale est aussi la solution idéale, mais l'échec de la récente conférence sur le droit de la mer, qui s'est tenue à Caracas, n'augure rien de bien favorable quant à une unanimité en ce domaine.

Mais même si la sécurité juridique ne paraît pas régner, faut-il renoncer à la construction d'îles artificielles, surtout de celles qui ne rentrent pas dans les catégories prévues par la convention de Genève sur le plateau continental et par la loi belge du 13 juin 1969, comme des centrales électriques mues par la force éolienne et qui seraient implantées selon un projet néerlandais, en pleine mer du Nord, ou comme des îles portuaires (58) ou flottantes et destinées à l'alimentation de notre pays en eau potable (59) ? Nous ne le pensons pas. Certes des conflits d'utilisation surgiront, tant à propos de l'utilisation de la mer et du fond marin à des fins civiles que militaires (60), mais l'attentisme ne doit pas être le cap du navire du progrès.

Si l'on respecte les exigences de la sécurité de la navigation, et après avoir recueilli l'avis favorable des états voisins concernés (61), ce n'est pas l'absence de réglementation qui doit être un frein : il est normal que le droit soit précédé par le fait, car, « on a besoin de marins sur les navires, sur les plates-formes de forage et sur les engins de toutes sortes qui sont élaborés pour exploiter les possibilités innombrables des océans » alors que « depuis quelque temps se multiplient les signes annonciateurs d'une nouvelle phase de civilisation à dominante maritime » (62) (63).

NOTES

(1) Voir « Les utilisations anormales et privatives de la haute mer », in *Droit international public positif*, par L. Cavaré, 3e éd. 1969, mise à jour par J.-P. Quéneudec, pp. 744 et 745.

(2) Cf. notre article « Vers une délimitation des mers ? - actualités et perspectives », in cette Revue, décembre 1974, pp. 11 à 16.

(3) Voyez plutôt in « Vox », hebdomadaire militaire, « Le droit de la mer » (no. 38 du 31 octobre 1974, pp. 6 et 7) et « La Force Navale et le droit de la mer » (no. 40 du 14 novembre 1974, pp. 2 et 3) par A. Layon, qui met à la portée de tous, en les vulgarisant, des notions qui naguère étaient réservées aux auditoires de faculté.

(4) Dans le no. 68 d'octobre 1972 de la Revue « Bâtiment » (pp. 15 à 21), S. Vancaeneghem expose un projet de construction d'îles poubelles en mer du Nord, au large des Pays-Bas, qui n'auraient d'artificielles que la mise en œuvre des matériaux et la création de digues protectrices, puisque le sable est l'élément de base. Et, plus récemment, dans l'article « Noordzee - Olie nog niet voor het oprapen » (« Knack » du 5 février 1975, pp. 83 à 85), l'on trouve décrits divers types d'installations de forages en mer pour l'exploitation des nappes de pétrole.

(5) « Navire : construction flottante, de forme allongée, pontée, destinée aux transports sur mer. En droit, tout bâtiment de mer (gros ou petit) » in le Petit Robert.

(6) Convention du 29 avril 1958 (approuvée par la loi belge du 29 juillet 1971, *Moniteur belge* du 2 février 1972) : « Article 5. § 1. Chaque état fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'état dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'état et le navire ; l'état doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon ».

(7) Loi maritime (Code de commerce, livre II, titre 1. - Des navires et autres bâtiments de mer, chap. 1er. Des navires et de leur immatriculation) article 1. « Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge, qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation ».

(8) Voyez le rapport de A. Lilar et G. Van Boxsum sur « La nationalité des navires et la loi du 13 avril 1965 sur les lettres de mer » présenté au colloque conjoint des 21 et 22 avril 1967 de Bruxelles et Louvain sur le thème « La Belgique et le droit de la mer » in La Belgique et le droit de la mer, pp. 12 à 62, éditions de l'Institut de sociologie de l'Université Libre de Bruxelles.

(9) In « La Revue Maritime » no. 296 de septembre 1974 et no. 297 d'octobre 1974, spéc. pp. 440 et 441.

(10) H. Charles, « Les îles artificielles », in *Revue générale de droit international public*, 1967, pp. 342 à 368.

(11) G. Doyen, « Entre amis marins ».

(12) Du 29 avril 1958, approuvée par la loi belge du 29 juillet 1971, cit. et loc. sub (6).

(13) Cf. G. Gidel, « Le droit international public de la mer », tome III, La mer territoriale et la zone contiguë, 1934, pp. 680 à 684 : « Les îles artificielles peuvent comporter une mer territoriale ; formule critiquable envisagée à La Haye (1930) ».

(14) Du 29 avril 1958, article 5.

§ 1. L'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles ne doivent pas avoir pour effet de gêner d'une manière injustifiable la navigation, la pêche ou la conservation des ressources biologiques de la mer, ni de gêner les recherches océanographiques fondamentales ou les autres recherches scientifiques effectuées avec l'intention d'en publier les résultats.

§ 2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 6 du présent article, l'Etat riverain a le droit de construire et d'entretenir ou de faire fonctionner sur le plateau continental les installations et autres dispositifs nécessaires pour l'exploration de celui-ci et l'exploitation de ses ressources naturelles, d'établir des zones de sécurité autour de ces installations ou dispositifs et de prendre dans ces zones les mesures nécessaires à leur protection.

§ 3. Les zones de sécurité visées au paragraphe 2 du présent article peuvent s'étendre à une distance de 500 mètres autour des installations ou autres dispositifs qui ont été aménagés, mesurée à partir de chaque point de leur bord extérieur. Les navires de toutes nationalités sont tenus de respecter ces zones de sécurité.

§ 4. Ces installations ou dispositifs, tout en étant soumis à la juridiction de l'état riverain, n'ont pas le statut d'îles. Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'influe pas sur la délimitation de la mer territoriale de l'état riverain.

§ 5. Avis doit être dûment donné de la construction de ces installations, et l'entretien des moyens permanents de signalisation nécessaires doit être assuré. Toutes les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être complètement enlevées.

§ 6. Ni les installations ou dispositifs, ni les zones de sécurité établies autour de ceux-ci ne doivent être situées dans des parages où ils peuvent gêner l'utilisation des routes maritimes régulières indispensables à la navigation internationale.

§ 7. L'état riverain est tenu de prendre dans les zones de sécurité toutes les mesures propres à protéger les ressources biologiques de la mer contre les agents nuisibles.

§ 8. Le consentement de l'état riverain doit être obtenu pour toutes recherches touchant le plateau continental, entreprises sur place. Toutefois, l'état riverain ne refusera normalement pas son consentement lorsque la demande sera présentée par une institution qualifiée, en vue de recherches de nature purement scientifique concernant les caractéristiques physiques ou biologiques du plateau continental, à condition que l'état riverain puisse, s'il le souhaite, participer à ces recherches ou s'y faire représenter, et qu'en tout cas les résultats en soient publiés.

(15) Pour une étude approfondie de la loi, voir : « La loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique », par P.-F. Smets, in *Miscellanea W.-J. Ganshof van der Meersch*, t. 1, pp. 269 à 295, Bruylant 1972.

(16) Doc. Parl., chambre des Représentants, session 1966-67, no. 471/1 du 23 octobre 1967 et *Pasin.* 1969, pp. 646 à 648.

(17) Article 5. Les installations et autres dispositifs établis en haute mer, nécessaires à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles du plateau continental, ainsi que les zones de sécurité visées à l'article 6 ne pourront gêner d'une manière injustifiable ni la navigation, la pêche ou la conservation des ressources biologiques de la mer, ni l'utilisation des routes maritimes régulières d'un intérêt essentiel pour la navigation internationale, ni les recherches océanographiques fondamentales ou les autres recherches scientifiques effectuées avec l'intention d'en publier les résultats.

A cet effet, le roi fixe les mesures à prendre ainsi que leurs modalités d'exécution.

Il détermine de même toute obligation qu'il juge utile à cette fin, notamment en ce qui concerne la signalisation et les moyens d'éviter la pollution des eaux de la mer ainsi que la détérioration des câbles sous-marins et de pipe-lines.

Il arrête la procédure à suivre pour l'application du retrait partiel ou total de l'autorisation ou de la concession.

(18) Cit. et loc. sub (14).

(19) *Moniteur belge* du 1 janvier 1975.

(20) Cf. entre autres H. Charles, op. cit. et loc. sub (10), spéc. pp. 361 et 362.

(21) Cit. et loc. sub (14).

(22) Cit. et loc. sub (17).

(23) « Studie van de gevolgen voor België op economisch en militair vlak van een geëigende uitbreiding van de territoriale zee tot twaalf mijl », thèse, Ecole de Guerre, 90e division, 1974.

(24) Op. cit. et loc. sub (23), spéc. pp. 74 et 75.

(25) Cit. et loc. sub (24).

(26) Dans sa « Chronique des faits internationaux » (*Revue générale de droit international public*, 1969, p. 797), C. Rousseau relate des négociations qui avaient été engagées en septembre 1968 à Bruxelles entre une délégation allemande et le gouvernement belge pour la construction d'une île artificielle au large de Zeebrugge.

(27) Voir également A. Koers, « Artificial islands in the north-sea », in *Law of the sea, the emerging regime of the oceans. Proceedings, law of the sea institute, 8th annual conference (June 18-21, 1973), chapter II*, pp. 223 à 245, spéc. pp. 226 et 227, University of Rhode Island.

(28) Article 6. Une zone de sécurité pourra être établie selon les modalités déterminées par le roi pour chaque installation ou dispositif situé sur le plateau continental. Elle peut s'étendre à une distance de 500 mètres mesurés à partir de chaque point du bord extérieur de ces installations ou dispositifs.

(29) Cit. et loc. sub (14).

(30) Cit. et loc. sub (16). Exposé des motifs, *Pasin.* 1969, pp. 648 et 649 : « En vertu de l'article 6, il incombe au roi d'établir, en fonction des nécessités industrielles de l'exploration ou de l'exploitation, une zone de sécurité conformément aux dispositions de la convention de Genève précitée ».

(31) Cf. § 4 de l'article 5, cit. et loc. sub (14).

(32) P. Wigny, « Le territoire s'étend à la mer côtière ; les principes qui fixent la largeur de cette bande liquide sont fournis par le droit des gens », in *Droit constitutionnel*, t. 1, p. 77, no. 12 (1952).

(33) Cit. et loc. sub (14).

(34) Article 7. Les installations ou autres dispositifs situés en haute mer fixés à demeure sur le plateau continental et visés par la présente loi, ainsi que les personnes et les biens qui se trouvent sur ces installations ou dispositifs sont soumis au droit belge.

(35) P. Vellas, « Les limites maritimes, aériennes et spatiales à l'exercice des compétences étatiques », in *Droit international public*, pp. 255 et sv., spéc. pp. 255 à 261 pour les limites maritimes, 2e éd., 1970.

(36) Voir Y. Van Der Mensbrugghe, « La mer et les communautés européennes », in *Revue belge de droit international*, 1969-1- pp. 87 à 145, spéc. pp. 124-131.

(37) « Le second principe retenu est l'extension aux installations et dispositifs des lois et règlements français. Mais certaines lois n'étant valables que si elles ont un pont d'application territoriale-code pénal et code de caractère fiscal notamment - il a été nécessaire de considérer que les installations et dispositifs étaient situés fictivement en territoire français métropolitain », travaux préparatoires de la loi française no. 68-1181 du 30 décembre 1968, A.F.D.I. 1968, p. 908, citée par P. Smets, op. cit. et loc. sub (15), pp. 286 et 287.

(38) In art. 5 de la loi, cit. sub (17).

(39) In art. 6 de la loi, cit. sub (28).

(40) Cit. et loc. sub (30) et (16).

(41) Cit. et loc. sub (14).

(42) Voyez sur ces problèmes, H. Charles, op. cit. et loc. sub (10), spéc. pp. 350 et 351.

(43) Cf. supra et loc. sub (6), (7) et (8).

(44) Cit. et loc. sub (28).

(45) Article 8. Toute personne qui aura commis une infraction réprimée par le droit belge sur une installation ou un autre dispositif visé à l'article précédent pourra être poursuivi en Belgique. A défaut d'autres règles attributives de compétence, les juridictions qui siègent à Bruxelles sont compétentes.

(46) Exposé des motifs, cit. et loc. sub (30) : « Pour tenir compte de l'avis formulé par le conseil d'état, il a été nécessaire de donner, à défaut d'autres règles attributives, compétence, aux tribunaux de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles en matière pénale, et de préciser que les actes ou faits ayant des effets juridiques autres que pénaux réputés s'être produits en Belgique, et, à défaut d'autres règles attributives de compétence, sur le territoire du deuxième canton de la justice de paix de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles ».

(47) Cit. et loc. sub (16) : « Enfin, dans la mesure où l'article 7 du projet a pour objet de soumettre à des juridictions belges les activités ou les infractions localisées sur le plateau continental ou sur des installations fixes qui y seraient établies, la portée exacte de cet article devrait être précisée de manière à éviter toute discussion de compétence territoriale entre diverses juridictions belges ».

(48) Voyez sur cette affaire C. Rousseau, « Chronique des faits internationaux », in Revue générale de droit international public 1971, pp. 827 à 832 et 1974, pp. 256 et 257.

(49) Il y a une différence entre le « Ice island », terre refroidie, constituée d'énormes fragments de glace détachés de la plate-forme glaciaire terrestre, et les « Ice floes », ou banquises flottantes, eau solidifiée, qui sont des éléments flot-

tants de la mer congelée dont l'agglutination constitue le « pack ». D'après C. Rousseau, op. cit. et loc. sub (48), p. 829.

(50) Voyez supra, cit. et loc. sub (12) et (13).

(51) Article 9. Les actes ou faits ayant des effets juridiques autres que pénaux qui se produiront sur ou à l'égard d'une installation ou d'un autre dispositif visé à l'article 7 seront réputés s'être produits en Belgique.

A défaut d'autres règles attributives de compétence, ces actes ou faits seront réputés s'être produits sur le territoire du deuxième canton de la justice de paix de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles.

(52) Acte juridique : comportement intentionnellement accompli en vue de donner aux rapports sociaux des conséquences juridiques : exemples, la vente, le louage, le mariage,....

Fait juridique : comportement, qui tout en étant l'effet d'une volonté consciente, ne procède pas de l'intention de procurer un règlement juridique et les événements naturels et les activités intentionnelles ou volontaires qui ne donnent naissance au droit que par l'autorité du législateur : exemple, la faute, la mort,....

Repris de H. Bekaert, in « Introduction à l'étude du droit » no. 353.

(53) Cit. et loc. sub (46).

(54) Op. cit. et loc. sub (15), spéc. pp. 291 à 293.

(55) Cf. cit. et loc. sub (38) à (41).

(56) Op. cit. et loc. sub (10), spéc. p. 351 et svt.

(57) Op. cit. et loc. sub (23), spéc. p. 76.

(58) Parmi tant d'autres, citons un projet de création d'une île artificielle portuaire dans la Manche, rapporté par C. Rousseau, in sa « Chronique des faits internationaux », Revue générale de droit international public 1971, pp. 193 et 194.

(59) Cf. « Une île flottante pour l'alimentation en eau », par R.-J. Bonnel, dans « Le Soir » du avril 1975.

(60) Voyez F. Krüger-Sprengel, « Der Einfluss militärischer Interessen auf die Neuordnung des Meeresvoelkerrechts », in Revue de droit pénal militaire et de droit de la guerre, 1973, pp. 51 à 70, spéc. pp. 53 et 54.

(61) D'autre part, l'augmentation probable de l'importance de ces installations feront qu'elles nécessiteront, du moins en Europe, ne fût-ce que pour le coût, l'intervention de plusieurs états.

(62) « Autant en apporte le vent de la mer », in cette Revue, octobre 1974, pp. 2 et 3.

(63) Extrait d'un discours prononcé à Brest, le 14 avril 1974, par M. Giscard d'Estaing, et dont le texte a été publié in « La Revue maritime », no. 245 de juillet 1974, pp. 107 et 108.



VERENIGING HULPBETOEN

ASSOCIATION D'ENTRAIDE

Op datum van 30 juni jl., waren reeds meer dan 2.400 personeelsleden aangesloten bij de Vereniging voor Hulpbetoen in de Zeemacht. De 1.600 niet aangesloten officieren, onder-officieren, eerste matrozen chef, eerste matrozen en vrijwilligers, kunnen dit cijfer op 4.000 brengen door NU hun bijna symbolische bijdrage op onze postrekening over te schrijven. SOCIAAL ZIJN... IS « IN » ZIJN !

JAARLIJKSE BIJDRAGE (LEVENSVERZEKERING INBEGREPEN)

Aangesloten lid :	50 F
Beschermend lid :	200 F
Weldoend lid :	500 F
Erelid :	1.000 F

De bijdragen kunnen gestort worden op P.C.R. 000-0108451-05, Vereniging voor Hulpbetoen van de Zeemacht V.Z.W., Nieuwpoortsteenweg 20 A, 8400 OOSTENDE.

A la date du 30 juin 1975, plus que 2.400 membres de la Force Navale étaient membre de l'Association d'Entraide.

Les 1.600 officiers, sous-officiers, 1e matelots chef, 1e matelots et matelots, non membre, peuvent faire augmenter ce chiffre à 4.000 pour une cotisation, quasi symbolique de 50 Fr.

SOYEZ A LA MODE... SOYEZ SOCIAL !

COTISATION ANNUELLE (ASSURANCE-VIE COMPRISE)

Membre adhérent :	50 F
Membre protecteur :	200 F
Membre bienfaiteur :	500 F
Membre d'honneur :	1.000 F

Les cotisations peuvent être versées au C.C.P. 000-0108451-05, Association d'Entraide de la Force navale a.s.b.l., Nieuwpoortsteenweg 20 A, 8400 OOSTENDE.

maritiem panorama

Door Korvetkapitein (reserve) H. Rogie

Deze bijdrage brengt een beknopt overzicht van de activiteiten van onze zeehavens tijdens het voorbije jaar. Dit jaarverslag werd opgesteld aan de hand van officiële gegevens, waarvan sommige slechts eind mei verschenen.

Noteren wij dat de statistieken voor de zeescheepvaart betrekking hebben op de handelsscheepvaart (koopvaardij schepen, ferry- en pakketboten) met uitsluiting van zeemacht eenheden, vissersvaartuigen en jachten.

De tonnenmaat van de zeeschepen wordt uitgedrukt in B.N.T., dit is de Belgische Netto Tonnage. De Netto Register Tonnage (N.R.T.), volgens internationale meting, bekomt men door de B.N.T. te verminderen met 20 %. Qua binnenscheepvaart worden de tonnenmaat en de lading van de schepen uitgedrukt in metriekton (m3).

* * *

OOSTENDE

1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '73	B.N.T. + verg. '73
a. Totaal aangekomen		
Zeeschepen	4.782 (— 143)	8.217.195 (+ 8 %)
Koopvaardij schepen	940 (— 303)	626.552 (— 8 %)
Ferry- en pakketboten	3.842 (+ 160)	7.590.643 (+ 10 %)

b. Passagiers en voertuigen (ingescheept en ontscheept)

	1974	1973	Vergelijking
Passagiers	2.223.470	2.183.089	+ 2 %
Voertuigen (I)	306.455	311.442	— 1 %

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '73
Stadshaven			
798.401 (— 7 %)	63.925 (+ 26 %)	862.326 (— 5 %)	
Staatshaven		(niet gepubliceerd)	

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

	Aantal + verg. '73	Lading mt + verg. '73
	439 (— 126)	64.202 (— 14 %)

(I) Slechts begeleide voertuigen vervoerd door de R.M.T.

Gelet op de aard van de trafiek maken wij onmiddellijk een onderscheid tussen stads- en staats-haven voor het bespreken van de Oostendse zee-haventrafiek.

Voor de stadshaven was 1972 waarachtig een uitzonderlijk jaar geweest. Toen startte het eerste experiment van Ro/Ro-goederenverkeer uitgebaat door de « Ostend-Sheerness Freight Ferries ». Ook een nieuwe vrachtdienst vanuit Ysad werd dit jaar ingeluid. Hoofdzakelijk dank zij deze twee trafieken was het globale zeegoederenverkeer van de stadshaven in 1972 met eventjes 22 % toegenomen. Hiermede was duidelijk bewezen dat alleen het invoeren van Ro/Ro-vrachtdiensten de Oostendse stadshaven van verdere stagnatie kon redden. Eind 1972 verdween de « Ostend-Sheerness Ferries » en hiermede heel het Ro/Ro-vrachtkverkeer van de handelshaven. De jaarcijfers voor 1973 weerspiegelden dan ook het teloorgaan van deze trafiek : een achteruitgang van liefst 45 % qua afvoer, wat de globale zeegoederentrafiek tot 909.488 ton (— 2 %) deed regresseren. Opnieuw was de Oostendse stadshaven in haar aloude letargie gesluismerd.

Het jaar 1974, dat wij nu even onder de loep zullen nemen, betekent helaas een verdere achteruitgang voor de Oostendse stadshaventrafiek. Het groeiritme van het zeegoederenverkeer was andermaal negatief, nl. — 5 %, en zelfs scherper afgetekend dan in 1973 toen het — 2 % bedroeg. Opmerkelijk was trouwens de gevoelige daling van het aantal aangelopen koopvaardij schepen. Slechts 940 eenheden, waaronder 170 op ballast, voeren de stadshaven binnen. Dit betekent nagenoeg 1/4 minder t.o.v. 1973 alsmede een verlies van 8 % qua globale scheepstonnage. Economische recessie, energiebeperkingen en vooral het uitblijven van enig Ro/Ro-vrachtkverkeer waren voor deze regressie verantwoordelijk. Laat ons nu even aan- en afvoer bondig analyseren.

Dank zij een grotere afvoer van zetmeel en spaanderplaten vermeerdeerde het globale afvoercijfer met 26 %, wat in feite slechts 13.363 ton aan meerwaarde vertegenwoordigde. Daarentegen regresseerde de globale goederenaanvoer met 7 % of

60.525 ton. Inderdaad, talrijke aanvoerposten, waaronder hout, fosfaat, meststoffen en kapping, registreerden belangrijke verliezen. De achteruitgang was het grootst bij de aanvoer van vee (— 30.000 ton) en van stookolie (— 86.000 ton of ca. 25 %). Dit belangrijk verlies werd echter gecompenseerd door een verdubbelde aanvoer van grint, nl. 279.164 ton tegenover 133.827 ton in 1973. Laatstgenoemde trafiek was trouwens de enige die een noemenswaardige vooruitgang boekte. Kortom, opnieuw een bijzonder slecht jaar voor de Oostendse handels-haven, die voor haar heropleving een adequate structuur voor het verschepen van eenheidsladingen broodnodig heeft. Vermelden wij nog dat de stadshaven in 1974 haar functie van aanvoerhaven van bulkgoederen andermaal duidelijk liet uitschijnen. De verhouding aanvoer/afvoer beliep immers 12/1, grint en stookolie vertegenwoordigden bijna 70 % van het globale aanvoercijfer, terwijl 811 koopvaardij-schepen - hetzij 85 % van het uitgaand

verkeer - ledig buitenvoeren.

En nu de staatshaven. Medio 1972 ging onze R.M.T., onder de benaming « Sealink », in pool samenwerken met de British Rail voor het uitbaten van een Ro/Ro-vrachtdienst tussen Oostende en de veerhavens van de Britse zuidkust. Net als in de stadshaven kende de nieuwe goederenveerdienst onmiddellijk het verhoopte succes: ca. 10.000 trailers en vrachtwagens werden tijdens het 2de halfjaar 1972 overgezet. Met evenveel succes werd de veerdienst vanuit de staatshaven verder uitgebaut in 1973. Naar schatting 20.000 trailers en vrachtwagens - nauwkeurige gegevens ontbreken - werden inderdaad in beide richtingen overgezet. Tijdens het voorbije jaar bleef deze trafiek naar verluidt verder gunstig evolueren. Andermaal verschenen hieromtrent niet de minste statistieken. Ook over de vervoerde ladingen ontbreken precieze gegevens, zodat het niet mogelijk is de globale goederenverhandeling van de Oostendse haven te kennen. Jammer is dit wel, temeer daar iedere vergelijking met andere zeehavens hierdoor onmogelijk wordt. Alleen de cijfers voor het klassieke vrachtverkeer op de pakketboten van de R.M.T. zijn gekend: nl. 509 ton, hetzij ongeveer 7 maal minder dan het jaar voordien.

Zolang de Ro/Ro-vrachtdienst van de staatshaven zijn volle ontplooiing niet bereikt heeft, blijft Oostende in de eerste plaats een passagiershaven. Ruim 2,2 miljoen passagiers - dit was bijna drie maal zoveel als te Zeebrugge - werden in 1974 aan de staatsterminals van Oostende ingescheept en ontscheept. Weliswaar bedroeg de vooruitgang slechts 2 % tegenover 7 % in 1973, doch in '72 en '71 werden telkens een regressie van ca. 2 % genoteerd. Niettemin bleef het expansieritme van het Zeebrugse passagiersverkeer andermaal veel hoger. Dit was ook het geval met het voertuigenverkeer - wij bedoelen de begeleide wagens zonder vracht - dat te Zeebrugge opnieuw een merkwaardige aangroei mocht boeken, nl. 14 %. Te Oostende daarentegen kende deze trafiek een lichte achteruitgang van 1 % ondanks de verhoogde frequentie van de overzetdiensten. In absolute cijfers bleven de Oostendse statistieken omtrent de voertuigentrafiek ietwat onder het peil van de Zeebrugse prestaties, net als in 1973.

Wat nu met de vooruitzichten? Twee factoren zullen doorslaggevend zijn voor de heropleving van de Oostendse zeehaventrafiek: een gunstiger ekono-

mische conjunctuur gekoppeld aan de ingebruikneming van de Ro/Ro-terminal aan de diepwaterkaai. Wij herhalen het: alleen het aktiveren van het Ro/Ro-vrachtervoer of het invoeren van andere technieken van eenheidsladingen zal de Oostendse havenactiviteiten nieuw leven inblazen.

* * *

ZEEBRUGGE

1. Zeescheepvaart

Aantal + verg. '73 B.N.T. + verg. '73

a. Totaal aangekomen

Zeeschepen	1974	1973	Vergelijking
Petroleumtankers	6.796 (+ 691)	21.772.123 (+ 11 %)	
Containerschepen	653 (+ 101)	6.788.305 (+ 3 %)	
Ferryboten	660 (+ 49)	3.115.197 (+ 23 %)	
Andere koopvaardij-schepen	3.702 (+ 343)	8.416.227 (+ 10 %)	
	1.781 (+ 198)	3.452.394 (+ 21 %)	

b. Container- en petroleumtrafiek (in ton)

1974	1973	Vergelijking
Containergoederen	1.639.295	1.262.447 + 30 %
Ruwe aardolie	7.138.158	6.758.562 + 5 %

c. Passagiers- en voertuigenverkeer (ingescheept en ontscheept)

1974	1973	Vergelijking
Passagiers	884.440	781.008 + 13 %
Voertuigen (I)	389.425	341.149 + 14 %

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '73
11.272.168	2.771.601	14.043.769
(+ 7 %)	(+ 25 %)	(+ 10 %)

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal schepen	Metrieke tonnenmaat
3.457 (+ 157)	1.497.284 (+ 7 %)
Lading mt + verg. '73	592.425 (+ 10 %)

(I) Personen- en vrachtwagens, al dan niet begeleid.

Ondanks de economische recessie bleef het Zeebrugse scheepvaart- en goederenverkeer in 1974 vrij gunstig evolueren. Vooral de container- en ferrytrafiek mochten een merkwaardige vooruitgang boeken zoals blijkt uit het vrij verhoogde aantal veerboten en containerschepen dat de haven aan-deed. Hierdoor steeg de globale tonnage der binnengeloofde zeeschepen met 11 %, zodat voor het eerst de kaap der 20 miljoen B.N.T. overschreden werd.

Een bondige analyse van de goederenbeweging wijst ons onmiddellijk op het belang van de petroleumtrafiek van de Zeebrugse haven. De aanvoer van ruwe aardolie, ruim 7 miljoen ton of 63 % van de totale goederenaanvoer, bleef veruit de belangrijkste haventrafiek alhoewel het expansieritme (+ 5 %) fel verminderde ingevolgde de heersende oliekrisis. Dit belette evenwel niet dat eventjes 62 tankers van meer dan 200.000 dwt de haven aanliepen. De grootste onder hen was de « Texaco Africa » metende 270.261 tdw.

Als tweede belangrijkste trafiek noteren wij het ferryverkeer met een goederenverhandeling van bijna 2,3 miljoen ton, wat een merkwaardige toename van 21 % betekent. Qua aantal schepen

kwam de grootste activiteit immers voor rekening van deze trafiek met 37.020 binnengevaren treinen en carferryboten. Bedoelde veerdiensten waren uitsluitend op Britse havens gericht, te weten Dover, Hull en Felixstowe. Zij werden respectievelijk verzekerd door de Townsend-Thoresen Car Ferries met 2.445 overvaarten, de North Sea Ferries met 171 aanlegbeurten en de Atlantic Steam Navigation Cy met 256 overvaarten voor 1974.

Het containerverkeer, kwasi even belangrijk bij aan- als bij afvoer, vormde de 3de voornaamste trafiek van de Zeebrugge haven. Ruim 1.639.000 ton goederen, verdeeld over circa 120.000 containers, werd in globo verscheept tijdens het voorbije jaar. Dit betekende een uitzonderlijk groeiritme van liefst 30 %, daar waar in 1973 slechts een povere aangroei van 4 % genoteerd werd. Zowel het transoceanische als het shortsea-verkeer boekten hierbij belangrijke winstmarges. In absolute cijfers bleef de shortsea-trafiek naar Engeland veruit de belangrijkste met 1.270.000 ton (+ 20 %) goederen.

De procentuele aangroei was echter het hoogst bij het transoceanisch verkeer: + 70 %, zodat de containerverhandeling hier tot 370.000 ton opliep. Aan de O.C.Z. meerden 137 grote containerschepen, waarvan 47 van de consortia A.E.C.S.-ANL-ACT en Johnson Scanster, die containerlijnen uitbaten vanuit West-Europa naar respectievelijk Australië, Nieuw Zeeland en de Westkust van Noord-Amerika.

Vermelden wij nog dat de aan- en afvoer van petroleumderivaten 1.275.000 ton (+ 10 %) bereikten, zodat de vier voornaamste trafikien samen ongeveer 12,3 miljoen ton bedroegen of 87 % van het globaal maritiem verkeer van de haven. Hieruit blijkt andermaal de drieledige funktie van onze Noordzeepoort: aanvoerhaven van ruwe aardolie en petroleumderivaten, containerhaven voor transoceanische en shortsea-verbindingen, en veerhaven voor het transitoverkeer tussen Groot-Brittannië en het Europese kontinent.

In verband met laatstvermelde funktie wijzen wij nog even op het belang van Zeebrugge als passagiershaven. Dank zij het intensiveren van de veerdiensten naar Engeland kenden het passagiers- en voertuigenverkeer een bevredigende evolutie met een groeiritme van respectievelijk 13 % en 14 %.

Er valt evenwel op te merken dat de vooruitgang van het voertuigenverkeer de laatste twee jaar zijn saturatiepunt bereikte en minder spektakulaire cijfers boekte dan voorheen.

Kortom was 1974 voor Zeebrugge een vrij gunstig jaar, in hoofdzaak gekenmerkt door een belangrijke vooruitgang van de container- en ferrytrafiek. Deze vooruitgang liet zich vooral gelden bij de afvoer, net als in 1973 met 25 % toegenomen. De oliekrisis remde echter de aanvoer van crude oil, zodat uiteindelijk de globale zeegoederentrafiek slechts met 10 % toenam. Niettemin was dit een zeer bevredigend groeiritme gelet op de energiekrisis en de algemene economische recessie welke het jaar 1974 kenmerkten. Andermaal werd het bewijs gegeven dat de uitbouw van Zeebrugge tot voorwaardige diepzeehaven ten volle verantwoord is.

GENT

1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '73	B.N.T. + verg. '73
Totaal aangekomen		
Zeeschepen	4.093 (+ 304)	9.175.221 (+ 13 %)

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '73
Aanvoer	Afvoer	Afvoer
10.286.169 (+ 6 %)		5.564.334 (+ 12 %)
	Totaal + verg. '73	
	15.850.503 (+ 8 %)	

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren) (I)

Aantal schepen	Metrieke tonnenmaat
Lading mt + verg. '73	

(I) Uitvarende schepen op ballast niet inbegrepen.

Eind 1968 werd de 60.000 ton-sluits van Terneuzen voor de Gentse haven opengesteld. Sedertdien kende de zeehaventrafiek van de Arteveldestad een merkwaardige ontwikkeling, zoals blijkt uit onderstaand overzicht.

Jaar	Aangekomen zeeschepen	Tonnenmaat BNT
1968	2.697 100 %	1.670.904 100 %
69	3.578 133	5.136.748 307
70	3.634 135	5.843.566 350
71	3.813 141	6.862.468 411
72	4.093 152	8.261.475 494
73	3.789 140	8.113.877 486
74	4.093 152	9.175.221 549

Jaar Zeegoederentrafiek in ton

1968	2.783.531	100 %
69	9.182.669	339
70	10.397.240	373
71	11.747.196	422
72	13.743.304	493
73	14.694.796	527
74	15.850.503	569

Na de spektakulaire « boom » van 1969 volgde een periode van konstante vooruitgang, vrijwel scherper afgetekend in 1972. In 1973 - jaar van sociale konflikten in de havensektor - werd deze ontwikkeling ietwat geremd al bleven de eindresultaten zeer bevredigend. Het goederenverkeer over zee, kenschetsend voor de handels- en industriële activiteit van een zeehaven, boekte immers een aangroei van 7 % en was praktisch gelijkmatig verdeeld over aan- en afvoer.

Ietwat gunstiger was het jaar 1974: het aantal binnengevaren zeeschepen bereikte opnieuw het peil van 1972, hun globale tonnage steeg met 13 % en de zeegoederentrafiek boekte een bevredigend groeiritme van 8 %. In verband hiermee is het bijzonder merkwaardig dat aanvoer, afvoer en globale trafiek tijdens hetzelfde jaar de kaap overschreden van respectievelijk 10 miljoen ton, 5 miljoen ton en 15 miljoen ton goederen. Een louter toeval weliswaar, doch uit statistisch oogpunt wel vermeldenswaardig.

Kenmerkend voor de havenactiviteit zijn evenwel het belang en de aard van de verscheepte goederen. In dit opzicht is het opvallend hoe scherp de industriële funktie van de Gentse haven is afgetekend. Aanvoer van grondstoffen, in hoofdzaak ijzererts en steenkolen, en afvoer van fabrikaten, voornamelijk staal- en petroleumprodukten, typeren

inderdaad het zeehavenverkeer van de Arteveldestad. Voor 1974 gelden volgende cijfers: 5,81 miljoen ton erts en 1,33 miljoen ton steenkolen qua lossingen, dit was samen bijna 70 % van de totale aanvoer; 3,30 miljoen ton petroleumprodukten en 1,25 miljoen ton staalprodukten qua ladingen, of samen ruim 80 % van de totale goederenaanvoer. Dergelijke cijfers wijzen ruimschoots op het industrieel karakter van de Gentse zeehaventrafiek. Sidmar en Texaco zijn trouwens de voornaamste voedingsbronnen van het scheepvaartverkeer aldaar.

Van belang is ook de evolutie welke zich tijdens het afgelopen jaar in de goederenbeweging voerde. In vergelijking met 1973 steeg het aanvoercijfer met ca. 570.000 ton, hetzij een toename van 6 %. Hiervoor zorgden vooral een grotere aanvoer van steenkolen (+ 377.000 ton) en erts (+ 381.000 ton). Kleine verliezen bij diverse aanvoerposten werden hierdoor gecompenseerd. Wat nu de afvoer betreft, noteren wij een meerwaarde van nagenoeg 585.000 ton, wat een aangroei van 12 % t.o.v. het vorige jaar betekent. De ladingen van petroleumderivaten stagneerden, doch die van staalprodukten verhoogden met ca. 340.000 ton, wat merkkelijk beter was dan in 1973 toen deze trafiek met 22 % regresseerde.

Stippen wij aan dat ook de Gentse petroleumtrafiek de gevolgen van de nieuwe energiepolitiek onderging. Ondanks de algemene recessie, welke zich ook in het maritiem verkeer liet gevoelen, slaagde de Gentse haven erin haar trafieken afgestemd op de metaalindustrie verder in gunstige zin te laten evolueren. Waarachtig een vrij bevredigende vaststelling en opnieuw een positief element in het pleidooi voor het bekomen van een diepzeehaven en een nieuw zeekanaal voor eenheden tot 125.000 dwt.

* * *

ANTWERPEN

1. Zeescheepvaart

	Aantal + verg. '73	B.N.T. + verg. '73
a. Totaal aangekomen		
Zeeschepen	18.755 (+ 47)	63.861.000 (+ 0,3 %)
Tankers	1.904 (— 128)	8.308.000 (— 22 %)
b. Container- en petroleumtrafiek (in ton)		
	1974	1973
Containergoederen	3.864.012	3.228.794
		+ 19 %
Ruwe aardolie	6.800.000	8.600.000
		— 26 %

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer
43.400.000 (+ 3 %)	33.600.000 (+ 9 %)
Totaal + verg. '73	
77.000.000 (+ 6 %)	

Wat onmiddellijk opvalt bij het ontleden van de Antwerpse scheepvaartstatistieken, is de gevoelige daling van het aantal binnengevaren tankschepen: 128 eenheden minder dan in 1973, hetzij een regressie in tonnenmaat van 22 %. Niettemin vertoonde het globaalcijfer der aangekomen zeeschepen een lichte stijging al bleef men nog ver beneden het peil van 1970, laatste jaar vóór de ingebruikneming van de RAPL. Het lijkt wel nuttig even een overzicht te geven van het Antwerpse scheepvaartverkeer sedert de olieleiding in gebruik trad.

Tankers

Jaar	Aantal	1.000 BNT
1970	1969	15.044
1972	2077	10.553
1973	2032	10.190
1974	1904	8.308

Binnengevaren zeeschepen

Jaar	Aantal	1.000 BNT
1970	19.150 (1)	67.894 (1)
1972	18.631	64.388
1973	18.708	63.660
1974	18.755	63.861

(1) Rekordjaar

De daling van het aantal olietankers in 1974 liep natuurlijk samen met de oliecrisis. De aanvoer van crude oil per tankschip daalde tot 6,8 miljoen ton, wat nagenoeg 26 % minder was dan in 1973. Vóór de pijplijn Rotterdam-Antwerpen in werking trad, vertegenwoordigde de ruwe aardolie ongeveer de helft van de totale goederenaanvoer per zeeschip en circa 1/3 van het globale goederenverkeer over zee. In 1974 was het aandeel van de crude oil in de goederenimport over zee tot amper 15 % gedaald. In 4 jaar tijd beliep het verlies niet minder dan 17 miljoen ton in absolute cijfers. De aanhoudende achteruitgang van de petroleumimport had onvermijdelijk een nadelige weerslag op het globaalcijfer van de maritieme goederentrafiek zoals blijkt uit volgende tabel.

Jaar	Zeegoederentrafiek in ton
1965	52.000.000 ton
1970	80.000.000 ton
1971	73.000.000 ton (1)
1972	67.000.000 ton
1973	72.000.000 ton
1974	77.000.000 ton

(1) Op 1 juni '71 trad de RAPL in werking.

Het jaar 1972 was veruit het slechtste. In 1973, ondanks het begin van de olieboycott, registreerde men een lichte opflakking. In 1974, jaar van energiebesparingen, inflatie en verzwakte internationale conjunctuur, wist Antwerpen echter zijn zeegoederentrafiek tot 77 miljoen ton op te voeren, wat een groeiritm van ruim 6 % vertegenwoordigt. Dit betekent dat onze metropoolhaven tijdens de laatste 2 jaar haar verminderde trafiek van ruwe aardolie ruimschoots compenseerde met hogere cijfers bij de droge ladingen.

Voor 1974 gelden inderdaad volgende gegevens. Bij de aanvoer werd het verlies goedge maakt door vrij verhoogde lossingen van steenkolen, erts en scheikundige produkten. In globa 1,5 miljoen ton, hetzij 3 % meer dan het vorige jaar. IJzererts bekleedde de 1ste plaats met 14 miljoen ton of bijna 1/3 van de totale goederenaanvoer. Qua uitvoer boekte Antwerpen een globale meerwaarde van 9 %, hetzij 2,2 miljoen ton in absolute cijfers. Dit was hoofdzakelijk te danken aan grotere ladingen van staalprodukten: ruim 13 miljoen ton of bijna 1/2 meer dan in 1973. Hiermede kwamen de produkten van de staalindustrie op de 1ste plaats met bijna 40 % van het globale afvoercijfer.

Het is duidelijk dat de trafiek van droge stortgoederen - voornamelijk ijzererts bij aanvoer - alsmede

die van stukgoederen - in hoofdzaak metaalprodukten bij afvoer - het teloorgaan van de petroleumtrafiek in ruime mate konden compenseren. Hier volgt andermaal een overzichtelijke tabel ter illustratie.

Jaar	Petroleumaanvoer over zee
1970	26,5 miljoen ton
1971	18,6 " "
1972	10,5 " "
1973	8,6 " "
1974	6,8 " "

Jaar	Totaal droog massagoed
1970	25,7 miljoen ton
1971	22,1 " "
1972	20,6 " "
1973	25,0 " "
1974	32,0 " "

Jaar	Totaal stukgoed
1970	23,0 miljoen ton
1971	24,2 " "
1972	25,2 " "
1973	28,0 " "
1974	30,2 " "

Bovenstaande gegevens illustreren bovendien de konstante vooruitgang van het stukgoedverkeer. Ontegensprekelijk schuilt het belang van het Antwerpse zeehavenverkeer voor een groot deel in de massale behandeling van stukgoederen. In 1972 beliep deze trafiek 37 % van de globale goederenverhandeling. In 1974 was dit aandeel tot 43 % gestegen.

Met betrekking tot het stukgoedverkeer dient in het bijzonder gewezen te worden op de toename van het containerverkeer. In 1974 steeg de totale gecontaineriseerde goederentrafiek met ca. 19 % en vertegenwoordigde ongeveer 13 % van het globale stukgoedverkeer van de haven. Voor meer details :

	Gelost	
	Aantal	Ton
1973	99.150	1.467.572
1974	125.021	1.886.621 (+ 28 %)

	Geladen	
	Aantal	Ton
1973	115.644	1.761.222
1974	126.657	1.977.391 (+ 12 %)

	Totaal	
	Aantal	Ton
1973	214.794	3.228.794
1974	251.678	3.864.012 (+ 19 %)

Laat ons nu bondig konkluderen. De aanvoer van ruwe aardolie, voorheen het voornaamste importprodukt van de Antwerpse haven, vertegenwoordigt nog amper 8 % van het maritiem goederenverkeer. Om redenen van economische en nautische aard zal deze trafiek in de toekomst verder blijven slinken. Derhalve zal de havenactiviteit van onze metropoolhaven zich op de trafiek van stukgoed en droge bulkgoederen moeten toespitsen, en meer bepaald op die van gecontaineriseerde goederen. Laatstgenoemde trafiek is trouwens de enige die een konstante vooruitgang boekte en waarvoor de Antwerpse haven op adequate wijze is uitgerust. Bovendien liepen de expansieprojecten van Duinkerken grote vertragingen op, zodat van die kant voorlopig nog geen concurrentie te vrezen is. Deze gunstige situatie, alhoewel van betrekkelijk korte

duur, moet onze Scheldehaven ten volle uitbaten wil ze nog geruime tijd als grote Europese haven blijven fungeren.

Een heel andere evolutie had Antwerpen gekend indien het via Zeebrugge tot diepzeehaven was uitgebouwd geweest. Helaas, dit gedurfd doch realistisch ontwerp behoort reeds lang tot het verleden.

* * *

BRUSSEL

1. Zeescheepvaart

Aantal + verg. '73	B.N.T. + verg. '73
Totaal aangekomen	
zeeschepen 951 (— 9)	500.027 (— 10 %)

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer
634.273 (— 16 %)	364.099 (+ 12 %)
Totaal + verg. '73	
998.372 (— 8 %)	

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal	Metrieke tonnenmaat
34.130 (+ 1.423)	25.288.539 (+ 6 %)
Lading mt + verg. '73	
12.740.932 (+ 8 %)	

In 1973 mocht de Brusselse haven een absoluut rekord boeken qua zeegoederentrafiek. Inderdaad, voor het eerst in haar geschiedenis overschreed het goederencijfer het miljoen ton. Niet minder dan 1.084.570 ton goederen werden toen over zee aangevoerd, wat het expansieritme tot 12 % deed stijgen. Waarachtig, een groot jaar voor de havenactiviteiten van onze hoofdstad!

Het jaar 1974 daarentegen verliep helaas niet even gunstig. Volgende jaarcijfers tonen het onmiddellijk aan: nagenoeg — 10 % wat betreft de globaal-tonnage der binnengelopen zeeschepen en circa — 8 % qua maritieme goederentrafiek. Stippen wij onmiddellijk aan dat de voornaamste oorzaak van deze achteruitgang van technische aard was. Inderdaad, wegens onderhoudswerken aan de sluis van Wintam moest het zeevaartverkeer op het zee-kanaal onderbroken worden tijdens de 2de helft van de maand november. Zonder deze onderbreking was de achteruitgang van de zeescheepvaart heel miniem geweest en het zeegoederenverkeer lichtjes boven het miljoen ton gebleven. Ook hier hadden economische factoren immers een nefaste weerslag zoals blijkt uit volgend tabel.

Aanvoer over zee. In totaal — 16 %

Aard in ton	1973	1974	Aandeel '74
Steenkolen	145.439	52.366	8 %
Metaalprod.	82.398	23.374	4 %
Bouwmaterialen	126.189	128.173	20 %
Chemische prod.	285.019	276.483	44 %
Allerlei goed.	122.269	153.927	24 %
Totaal	761.314	634.273	100 %

Afvoer over zee. In totaal + 12 %

Aard in ton	1973	1974	Aandeel '74
Steenkolen	16.158	20.386	6 %
Metaalprod.	108.311	146.163	40 %
Bouwmaterialen	41.546	43.868	12 %
Chemische prod.	114.817	64.755	18 %
Allerlei goed.	42.424	88.927	24 %
Totaal	323.256	364.099	100 %

Het is duidelijk dat de gevoelige regressie van de zeegcederenaanvoer in hoofdzaak toe te schrijven was aan de « crash » van de steenkolentrafiek, praktisch gereduceerd tot 1/3 van de vorige jaarcijfers. Ook de posten metaalfabrikaten en chemische produkten boekten lichte verliezen en aksentueerden derhalve de achteruitgang van de goederenaanvoer. Wat nu de afvoer betreft, noteren wij winstmarges bij alle trafieken met uitzondering echter van de chemische produkten. Als gevolg hiervan nam de globale goederenafvoer met 12 % toe, zodat uiteindelijk de maritieme goederentrafiek slechts met 8 % regresseerde. Stippen wij nog aan dat chemische produkten en metaalfabrikaten de voornaamste zeevaarttrafieken waren respektievelijk bij aan- en afvoer.

Zo de zeevaarttrafiek vooral omwille van technische redenen ietwat regresseerde, bleef het binnenscheepvaartverkeer van de Brusselse haven evenwel vrij gunstig evolueren. De werken aan de sluis van Wintam hadden immers geen invloed op het verkeer van de binnenschepen. Met zijn 12,7 miljoen ton goederentrafiek per binnenschip - dit was 8 % meer dan in 1973 - bekleedde Brussel de 2de plaats na Antwerpen. De binnenscheepvaarttrafiek blijft dus van overwegend belang voor de Brusselse haven, in afwachting dat de grootscheepse moderniseringswerken aan het zeekanaal de poort zullen openen voor nieuwe perspectieven qua zeevaarttrafiek.

30 mei 1975.
henri rogie



DE ZEE IS EEN VROUW...

Als een vrouw is de zee,
jong en fris, vrolijk, lichtkabbelend met witte golfjes
op kobaltblauw water, daarboven de lucht open-
barstend met schitterende wolken, torenhoog en
uitbundig in de helblauwe hemel, een scherpgesne-
den horizon rondom...

Als een vrouw is ze,
het spiegelgladde wateroppervlak kalm en onberoerd
als een dofzilveren plaat die aan de einder onmerk-
baar verglijdt in de melkkleurige lucht. De trage luie
deining stijgt en daalt als een rustige ademhaling.

Als een vrouw,
heftig, driftig, als ze elke hindernis slaat en geselt,
en met golven als bergen aandreunt tegen kust en
schip, wild en onbeheerst, met lange schuimende
uitschieters en omslaande kammen die uiteenspat-
ten in bruisende vlekken.

Een vrouw,
geheimzinnig, onpeilbaar en gevaarlijk, met mist en
nevel die de omtrekken wegvegen en de wereld
beperken tot een egaalgrijs niets waarin lucht en
zee onzichtbaar samenvloeien, waarin de lichten 's
nachts een diffuus scherm uitgooien, machteloos
cirkeltje in een oneindige ruimte, of de sneeuw als
een ondoordringbaar gordijn onhoorbaar en trillend
neervalt met de voelbare stilte alom.

Veranderlijk als een vrouw is ze,
schakerend van egaal blauw tot zwartgroen, grijs
en lichtbruin, soms helder en puur, soms ondoor-
dringbaar troebel; koel en ijskoud vol ronde ijs-
pannen en schotsen, warm en lauw met hete tril-
lingen boven het water.

Levend is de zee, eeuwig als de vrouw, even geliefd
en gehaat, even goed en trouw, even groot en
krachtig en hard, even grillig en even mooi, even
ondoorgrondelijk, even verleidelijk, even bindend.
M.V.

woorden uit de zeemanskist

zeewachten

Opmermeester J.B. Dreesen

Met de toepassing bij Flot 22 van een nieuw wachstelsel gedurende de manoeuvres, zijn de zee-wachten weer in de aktualiteit gekomen.

De wacht, als tijdsinterval waarin een gedeelte van de scheepsbemanning aan dek blijft om noodzakelijke diensten of werken uit te voeren terwijl de overige bemanningsleden van dienst of werk ontslagen zijn, blijft onafscheidelijk verbonden met de vaart ter zee.

De man aan de wal verdeelt zijn dag in twee delen. Alnaargelang hij doende is of rust, spreekt hij van de dag of van de nacht - sommigen draaien die volgorde wel eens om -.

Voor de zeeman stelt zich de zaak zo eenvoudig niet. De meeste schepen blijven bij dag als bij nacht doorvaren en moeten uiteraard gans de tijd dat ze varende zijn, gevoerd worden. Dat kan een man alleen niet af, daar komt meer volk bij te pas, waarbij de prestaties evenredig verdeeld moeten worden.

Net als aan de wal begint de zeeman zijn dag te middernacht maar in plaats hem in twee te delen deelt hij hem, afhankelijk van een reeks factoren en omstandigheden, in twee of meerdere delen.

Zo moet er rekening gehouden worden met :
- de aard en de opdrachten van het schip.
- het aantal beschikbare mensen.
- de te bevaren routes.

Het probleem dat zich hierbij stelt kreeg in de loop van de tijden bij de zeevarende volkeren verschillende oplossingen.

Zo noteerde PIGAFETTA, de « piloto » van Magelaan, in zijn uitvoerige beschrijving van de eerste reis rond de wereld, over zijn kapitein-generaal : ... Hij gaf de nodige bevelen om drie wachten op te zetten gedurende de nacht. De eerste bij het begin van de nacht, de tweede te middernacht en

de derde bij het gloren van de dag, die naar de morgenster « La Diana » werd genoemd...

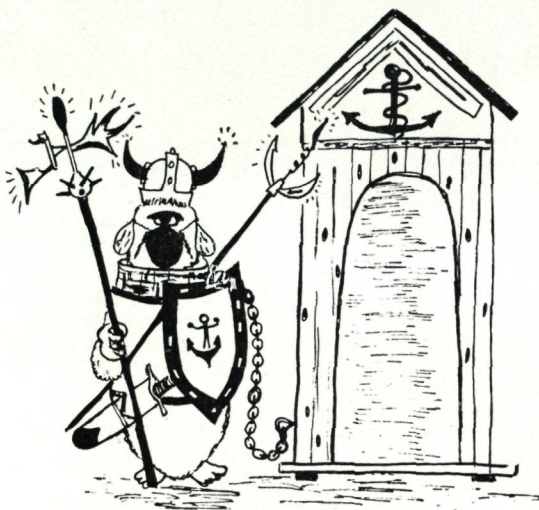
Waarschijnlijk is dit het meest voorkomende wachstelsel geweest in de middeleeuwen. Men hield het scheepsvolk gans de dag aan het werk, voor het invallen van de duisternis werden de zeilen gereeld voor de nacht, waarmee de eerste wacht, bestaande uit een derde van de bemanning, opging tot middernacht. In die tijden kreeg dus iedereen aan boord buiten zijn dag werk nog een wachtbeurt van 4 uur te doen gedurende de nacht. Daar zat nog wel iets van de walmentaliteit in van dat « Overdag werken, 's nachts rusten » maar dan met een beperking op het rusten.

De lengte van de zeewacht bleef niet altijd beperkt tot die ene 4-uur wachtbeurt tijdens de nacht. Met de geleidelijke industrialisatie van de zeilvaart ging men de bemanning van een schip in tweeën verdelen, die dan Stuurboord- en Bakboordwacht werden genoemd, dit naar de zijde van het schip waar de bemanningsleden hun kooi hadden.

Bij dit zogenoemd TWEEWACHTENSTELSEL werd op Britse, Nederlandse en andere Noord-Europese schepen meestal 4 op en 4 af gelopen. In Frankrijk was de duur van een wacht zeer veranderlijk. Soms werden er wachten van 6 uur gelopen en in andere omstandigheden 7 à 8 uur. Dit was ook aan boord van de meeste schepen van het Middellandse zeegebied. Uitzonderlijk waren er schepen waar dag- en nachtwachten gelopen werden met een tijdsduur van 12 uur.

Met de opkomst van de stoomvaart kwam hierin verandering. Het 4 op en 4 af werd in sommige gevallen vervangen door een 4 op en 8 af stelsel. Dit werd dan het DRIEWACHTENSTELSEL genoemd. Tegenwoordig wordt in de meest voorkomende indeling het etmaal verdeeld in 6 wachten. Die wachten kregen in het Nederlands de volgende namen :

- van 0000 tot 0400 de HONDENWACHT;
Fr: quart de nuit; Eng: middlewatch.
- van 0400 tot 0800 de DAGWACHT (DW);
Fr: quart de jour; Eng: morningwatch.
- van 0800 tot 1200 de VOORMIDDAGWACHT (VW);
Fr: quart de l'avant midi; Eng: forenoonwatch.
- van 1200 tot 1600 de ACHTERMIDDAGWACHT (AW);
Fr: quart de l'après-midi; Eng: afternoonwatch.
- van 1600 tot 2000 de PLATVOETWACHT (PW);
Fr: petit quart; Eng: dagwatch.
- van 2000 tot 2400 de EERSTE WACHT (EW);
Fr: premier quart; Eng: First watch.



De hondenwacht...

Door de platvoetwacht te verdelen in een EERSTE en een TWEDE PLATVOET, die onderscheidelijk van 16 tot 18 en van 18 tot 20 uur liepen werd het aantal wachten oneven. Dit had als voordeel dat voor de zelfde personen het vervullen van de wacht telkens verschoof ten opzichte van de dag voordien. Een tweede voordeel was dat niet meer behoefde afgelost te worden voor het avondeten.

Bij deze indeling kan soepel overgeschakeld worden van bv. een tweewachtenstelsel - ofte BOORD-STELSEL naar een driewachtenstelsel of vice-versa. Dit laatste wordt ook wel de KLEURENWACHTEN genoemd omdat de wachten naar de kleuren van de nationale vlag benoemd worden. Ook is het mogelijk van de twee vorige stelsels naar een VIER-WACHTENSTELSEL over te stappen.

Nu klinken namen als DAGWACHT, VOORMIDDAGWACHT, ACHTERMIDDAGWACHT zeer logisch, maar van waar komt dan die PLATVOETWACHT, de EERSTE WACHT en wat is er zo honds aan de HONDEWACHT.

Zoals blijkt uit de beschrijving van PIGAFETTA werd in vroeger tijden overdag op de schepen geen wacht gelopen buiten de schipper op de brug en een mannetje te roer. Met de rest van het volk werd dan het nodige scheepswerk gedaan.

Als het donker begon te worden, meestal tussen 16 en 20 uur, werd een begin gemaakt met het opsteken van de wacht. Dan waren de matrozen al zolang te been dat ze er zogenaamd « PLATVOETEN » van hadden gekregen. De zeilen werden gezet voor de nacht waarna de EERSTE WACHT van de dag opging.

De HONDEWACHT werd zo genoemd, omdat men aan land gedurende die tijd de bewaking van huis en erf aan de hond overlaat.

Wordt aan boord de wacht gelopen met 4 kwartieren dan hebben diegenen die de TWEDE PLATVOET lopen een BOERENNACHT, wat wil zeggen dat ze de hele nacht kunnen doorslapen, zonder de wacht op te moeten, want het is slechts 's morgens om 8 uur terug hun beurt.

Onze HONDEWACHT heeft niets te zien met het Engelse DOGWATCH. De juiste vertaling van DOGWATCH is PLATVOETWACHT. De Engelsen dachten niet aan een waakhond toen ze deze wacht zo gingen noemen, maar misschien aan een SEA-DOG, de naam die zij aan een oude bevangen matroos gaven, de mensen van de soort die vroeger bij voorkeur aan boord van een schip voor deze wacht gebruikt werden.

Een andere verklaring voor de naam DOGWATCH kan liggen bij een oorspronkelijke vorm die DOCKED WATCHES moet geluid hebben - DOCK in de betekenis van een stomp, een kort eind - waarbij dan mettertijd het DOCKED zich vervormde tot DOG.

Enkele termen in verband met wachten. Een ZEE-WACHT wordt uiteraard in zee gelopen. Licht het schip in een beschutte rede of haven dan spreekt men van REE- of HAVENWACHT. Ten anker liggende wordt het een ANKERWACHT.

Het WACHTLOPEN gebeurt op basis van een reeks voorschriften die men WACHTORDERS noemt. Die behandelen een reeks belangrijke punten in verband met de wacht waaronder we vermelden: het OVERGEVEN EN OVERNEMEN VAN DE WACHT, uit wie de WACHT AAN DEK en de MACHINE-KAMERWACHT bestaat, de samenstelling van de BRANDWACHT, hoe de VALREEPSWACHT dient te worden gelopen en zo meer.

Het beginnen van een nieuw wachtsysteem of het overgaan op een ander systeem noemt men het WACHT OPSTEKEN, een wacht wordt dus OPGETOKEN. Soms is het noodzakelijk DUBBELE WACHTEN te lopen, de bezetting van de verschillende posten is dan uiteraard dubbel.

Men noemt de DONKERE WACHT het tijdsbestek tussen 20 uur 's avonds en 08 uur 's morgens. De tijd dat een bepaalde wacht of KWARTIER geen dienst doet noemt men WACHT TE KOOL.

En iemand die tijdens het verblijf in de haven steeds beschikbaar is maar gedurende de nacht mag slapen doet een STILLE WACHT.

J.B. DRESEN



neptunus

business

Les auxiliaires de nos ports (*)

* Avec la permission de «Informar» Bulletin d'Information du Centre National d'Information Maritime.

L'industrie des réparations navales

Autant le dragage est-il indispensable pour permettre aux navires de remonter l'Escaut et de rejoindre le Port d'Anvers, autant le réparateur de navires est-il indispensable dans un port pour réparer et entretenir les navires visiteurs. Les réparateurs doivent être à la disposition des armateurs jour et nuit et durant toute l'année de préférence afin de ne pas retarder les départs.

Historique

du chantier de réparations navales

Mercantile Marine Engineering & Graving Docks Co

(en abrégé : M.M.E. & G.D.)

L'origine de cette entreprise de réparations de navires remonte à 1877.

A cette époque deux sujets anglais installèrent à Anvers, Canal de l'Ancre, un atelier de réparations pour navires.

L'endroit choisi était excellent, car il était situé au centre du quartier maritime, à proximité de l'Escaut et des rares bassins existant alors.

Le premier atelier occupait une superficie de 500 mètres carrés et utilisait un personnel ouvrier d'environ 50 personnes, chiffres considérables pour l'époque et pour un début.

L'entreprise prospéra et put bientôt compter sur la clientèle habituelle des lignes régulières faisant escale à Anvers.

Différents propriétaires se succédèrent, continuant et développant l'œuvre créée par les deux fondateurs. A la veille de la guerre de 1914-18, les ateliers furent repris par un armement anversois, l'«ANTWERPSE ZEEVAARTMAATSCHAPPIJ». Pendant cette guerre toute activité fut naturellement rendue impossible et l'outillage très perfectionné pour l'époque, fut enlevé par l'occupant et transporté en Allemagne.

Après l'armistice, plusieurs mois s'écoulèrent avant qu'un nouvel outillage put être installé et ce ne fut qu'en juillet 1919 que la réparation des navires put être reprise de façon régulière. A ce moment, les ateliers appartenaient au «LLOYD ROYAL BELGE», qui avait absorbé l'«ANTWERPSCHE ZEEVAARTMAATSCHAPPIJ».

Le 30 décembre 1925 le «Lloyd Royal Belge» fit apport des ses ateliers de réparation de navires à une Société Anonyme belge nouvelle, dénommée «MERCANTILE MARINE ENGINEERING WORKS» constituée le même jour.

Le capital de cette Société s'élevait à 5 millions. Dès le 10 septembre 1928, il fut porté à 22 millions, l'augmentation étant souscrite par l'«UNION FINANCIERE ET MARITIME», Société financière faisant partie du groupe de la Société Générale de Belgique.

En même temps, la raison sociale fut complétée en: «MERCANTILE MARINE ENGINEERING AND GRAVING DOCKS COMPANY».

En 1930 les installations qui couvraient alors une superficie de 10 ha furent érigées le long du Bassin Canal, actuellement Hansadok, du port d'Anvers sur un terrain nouvellement remblayé et deux cales sèches y furent construites à proximité immédiate des ateliers spéciaux pour les divers corps de métier indispensables aux réparations et à l'entretien de navires.

Après la seconde guerre mondiale, les installations furent agrandies et trois nouvelles cales sèches y furent construites permettant de caréner des navires jusqu'à 90.000 TDW.

Les navires devenant de plus en plus grands et d'autre part les travaux importants exécutés sur l'Escaut qui permettent l'arrivée à Anvers de navires de près de 300 m de long, a décidé la Mercantile dans le but de satisfaire cette nouvelle clientèle de mettre en chantier sa cale sèche N° 6. Celle-ci aura une longueur de 312,35 m pour une largeur à l'entrée de 50 m et pourra recevoir les plus grands navires visitant le port.

Des améliorations successives ont été apportées au chantier et l'agrandissement des ateliers, le remplacement des machines et l'installation de grues suffisamment puissantes pour manipuler l'important tonnage de pièces préfabriquées ainsi que les gouvernails, hélices etc. dont les poids ont cru proportionnellement avec les dimensions. L'exécution des travaux se fait uniquement par du personnel hautement qualifié ceci en opposition à certains chantiers des pays voisins qui emploient

de la main-d'œuvre étrangère ne possédant ni la tradition, ni la qualification des réparateurs anversois.

La M.M.E. & G.D. C° est de plus licenciée pour la réparation des moteurs marins SULZER, BURMEISTER & WAIN, et S.E.M.T. PIELSTICK et a acquis une très grande expérience dans la réparation de ces moteurs.

De 10 ha en 1930, le chantier occupe à l'heure actuelle plus de 50 ha et avec ses six cales sèches privées et ses trois darses de réparation peut être considéré comme modèle du genre dans le monde entier.

Le capital qui était de 5 millions en 1925 est à l'heure actuelle de 310.000.000 de Frs.

Créée en tant que chantier de réparation navale, Mercantile a depuis, dans le souci d'accroître sans cesse son activité et d'utiliser avec un rendement maximum l'équipement moderne de son chantier, développé une activité importante dans le secteur des travaux industriels.

Cette activité prit, à la longue, une importance telle qu'une «Division Industrie» fut créée. Cette division dispose d'un personnel technique propre et d'ateliers séparés de ceux du Chantier Naval.

Mercantile a ainsi depuis vingt-cinq ans deux secteurs distincts d'activités :

- a) un secteur d'activités dépendant du chantier de réparations navales ;
- b) un secteur d'activités dépendant de la «Division Industrie».

Cette division s'est intéressée dans la construction et l'entretien d'usines chimiques et pétrochimiques, de raffineries de pétrole, de centrales thermiques, nucléaires et d'installations diverses.

Dans la réalisation de ces complexes, la «Division Industrie» s'est spécialisée pour particulièrement dans l'exécution de tous travaux de montage et de levage d'équipements, dans la préfabrication et le montage de tuyauteries (en atelier et sur chantier), en acier au carbone acier inoxydable et aciers alliés dans la construction soudée, le montage de charpentes métalliques et travaux mécaniques. Elle a également une activité de bureau d'étude.

En 1957, Mercantile acquit un chantier naval sis le long de l'Escaut à Kruikebe ; ce chantier constitue pour Mercantile sa «Division Chantier Naval de Kruikebe» dont les activités principales sont la construction et la réparation de tous bateaux fluviaux.

En 1964, pour répondre à la demande de sa clientèle et dans le but d'accroître davantage encore ses possibilités, Mercantile a installé un atelier dans la zone industrielle du Port de Gand. Ce siège d'exploitation s'occupe à la fois de réparation navale et de travaux industriels.

En 1967, par sa fusion avec la Société «Tuyauteries et Constructions» de Haine-St-Paul, Mercantile a créé sa «Division Sud». Cette dernière est également orientée vers les travaux industriels et l'absorption de la S.A. Tuyauteries et Constructions plus particulièrement spécialisée en travaux de tuyauterie en aciers alliés, pour hautes pressions et hautes températures a complété une gamme d'activités déjà très étendue.

La fusion précitée a apporté, de plus, à Mercantile la pleine propriété d'une chainerie sise à Haine-St-Paul, d'un commerce de gros en quincaillerie et

une participation importante dans les «Fonderies et Emailleries de Saint Trond» à St. Trond.

En 1970 en vue d'étendre ses activités industrielles dans le bassin méditerranéen et le Moyen-Orient, Mercantile a constitué à Athènes (Grèce) une société filiale «MERCANTILE MARINE ENGINEERING & GRAVING DOCKS C°, HELLAS S.A.».

Cette filiale s'occupe principalement de la construction et de l'entretien d'usines chimiques, pétrochimiques et de raffineries de pétrole. Elle s'est spécialisée dans l'exécution de travaux de montage et dans la préfabrication et montage de toutes tuyauteries.

Toujours dans la même optique, la firme décida de fonder en 1973 une branche à Rotterdam, la «MERCANTILE NEDERLANDSE INDUSTRIËLE ONDERNEMINGEN B.V.» et a également repris la «B.V. PIJPING MONTAGE» à Rotterdam - Botiek.

Cette branche s'occupe principalement d'activités industrielles.



L'UNION DE REMORQUAGE ET DE SAUVETAGE

Récemment, trois sociétés de remorquage anversoises, la s.a. Remorquage à Hélice, la s.a. Remorquage Letzer et la s.a. Union de Remorquage et de Sauvetage ont fusionné, donnant naissance à une nouvelle entité d'envergure internationale, qui a repris la dénomination d'Union de Remorquage et de Sauvetage.

Avant de décrire les activités qu'exerce le nouveau groupe et les moyens dont il dispose il serait intéressant de retracer brièvement l'historique de ces trois sociétés, dont les nombreux remorqueurs ont depuis plus de 100 ans participé à la vie des ports belges.

De 50 à 6.000 C.V.

La plus ancienne des trois, le «Remorquage à Hélice», vit le jour le 10 décembre 1870. Ses fondateurs lui firent apport d'une flotte de six remorqueurs à hélice, dont le plus puissant développait 50 CV, et d'un bateau-atelier.

Son activité principale était le remorquage des navires dans les passes de l'Escaut.

1871/1914 : La flotte du «Remorquage à Hélice» connaît une expansion constante par suite de nombreuses commandes, de l'absorption de firmes concurrentes et de la modernisation du matériel existant. Au début des hostilités, la R. à H. dispose de 34 unités, parmi lesquelles un remorqueur de 1000 CV, une puissance considérable à l'époque.

1914/1918 : Cette flotte est transférée en Angleterre. La «Commission for Relief in Belgium» exprime sa satisfaction à la société, qui a mis une douzaine d'unités à sa disposition pour l'accomplissement de tâches humanitaires.

1919/1922 : Les activités reprennent au départ d'Anvers et une nouvelle extension leur est donnée.

1923 : Le 23 novembre, le «Remorquage Letzer», s.a. est fondé. Son patrimoine comprend 15 remorqueurs, un atelier et du matériel.

1927 : R. à H. et R.L. signent un accord en vue d'exploiter les deux flottes en commun.

1928 : Les deux sociétés constituent une société coopérative sous le nom de «Union de Remorquage et de Sauvetage». Celle-ci crée sa propre organisation de remorquage et de sauvetage et, bien que chacune des trois sociétés garde sa propre personnalité et sa propre flotte, une politique commerciale commune sera dorénavant menée dans le cadre de l'U.R.S.

1931/1935 : Dès 1931, les effets de la crise mondiale se font sentir dans le secteur du remorquage. Heureusement, les trois sociétés parviennent à maintenir leur chiffre d'affaires grâce aux travaux de sauvetage.

1935/1939 : La crise touche à sa fin. Du nouveau matériel de sauvetage et plusieurs remorqueurs sont acquis ou transformés. D'autres unités sont vendues.

1940/1945 : Au début de la deuxième guerre mondiale, une grande partie des trois flottes participe, non sans pertes, à l'évacuation de Dunkerque puis rallie l'Angleterre, d'où elle rend de précieux services aux alliés. Plusieurs unités sont perdues par faits de guerre.

1945/1948 : Dès la fin des hostilités, de nouvelles unités sont mises en service, d'autres sont transformées et motorisées. L'URS devient une société anonyme. Les activités sont en pleine expansion tant dans l'estuaire de l'Escaut, qu'en Mer du Nord, dans la Manche et même dans l'Atlantique.

1948/1960 : Un programme de rééquipement et de rajeunissement est mis en œuvre par les trois sociétés, au prix d'importants investissements. Plusieurs remorqueurs de 1000 et 1250 CV entrent en service. En outre, le Remorquage Letzer prend une participation dans la firme McAllister Towing Ltd., de Montréal.

1960/1965 : Le développement de la flotte se poursuit sans relâche. Une unité est équipée d'un moteur de 3000 CV. Afin de mieux coordonner les services des trois Sociétés, leur siège social est transféré au Jordaenskaai 15 à Anvers.

1966/1968 : La mise en service de navires de mer de plus en plus grands exige du matériel de remorquage toujours plus puissant. Les trois firmes s'adaptent à cette évolution, d'autant plus qu'elles desservent aussi le port de Zeebrugge et le trafic sur le canal Gand-Terneuzen. Un atelier et des magasins modernes sont construits sur un terrain de 6000 m² au Bassin-Canal B1 du port d'Anvers.

1969/1973 : Les activités de remorquage de haute mer se sont également développées. Les trois flottes exécutent d'ailleurs de plus en plus fréquemment des travaux d'assistance aux recherches pétrolières en Mer du Nord. De nouvelles unités plus puissantes de 2000, 3000 et 4000 CV entrent en service. Le remorquage Letzer prend livraison du fleuron de sa flotte, le «Wrestler», de 6000 CV.

LA NOUVELLE «UNION DE REMORQUAGE ET DE SAUVETAGE»

Par la fusion des trois sociétés de remorquage, l'Union de Remorquage et de Sauvetage dispose à l'heure actuelle de 47 remorqueurs de 145 à 6000 CV, dont la puissance totale s'élève à plus de 72.000 CV.

La plupart d'entre eux porte des noms de membres des familles Gerling et Letzer qui sont à l'origine du «Remorquage à Hélice» et du «Remorquage Letzer».

L'URS possède en outre des bigues flottantes et du matériel de sauvetage spécialisé. Elle occupe environ 700 personnes, dont 600 navigants.

Parmi les nombreux travaux que l'URS est appelé à exécuter, trois grands secteurs d'activité peuvent être discernés : le remorquage dans les zones portuaires le remorquage de haute mer et les travaux de sauvetage.

Remorquer les navires de mer vers un des trois ports belges, Anvers, Gand et Zeebrugge, est la plus traditionnelle de ces activités et à cet effet un certain nombre de remorqueurs sont en «stand by», 24 heures sur 24. En ce qui concerne le port d'Anvers, leur intervention est limitée au fleuve même, puisque les remorqueurs de la Ville d'Anvers prennent le relai dans les bassins.

Depuis plusieurs années, le remorquage de haute mer connaît une expansion considérable. Une dizaine de remorqueurs de mer y sont assignés en permanence et les tâches qu'ils remplissent portent surtout sur le remorquage de navires, de barges de mer et de plate-formes de forage vers les quatre coins du globe. Depuis 1968, l'URS s'est également intéressée aux diverses opérations de transport dont s'accompagne l'industrie «off-shore» en Mer du Nord : remorquage des divers éléments des plateformes, leur approvisionnement et leur équipement. L'acheminement de pièces lourdes ou encombrantes vers les divers points de forage est effectué à l'aide de ses propres barges de pont. Depuis fin 1973, l'URS a étendu ses activités au «anchor handling», c-a-d. l'ancrage dans le sol marin des pipe-lines conduisant le gaz ou le pétrole des lieux de production en Mer du Nord vers le continent. Ces opérations extrêmement délicates exigent des remorqueurs particulièrement puissants et une main-d'œuvre très spécialisée. L'expérience et la qualité de ses équipages ainsi que le matériel moderne qui est en service, sont d'ailleurs à la base de l'association que l'URS vient de conclure avec la société américaine «Crowley & Co», de Seattle, et «Seaspan International», filiale du groupe canadien «Genstar». Le potentiel considérable dont disposent les trois partenaires, est un atout majeur pour le développement de leurs activités dans une industrie «off-shore» en pleine expansion. Les travaux de sauvetage constituent le troisième volet des activités de l'URS. Ils concernent principalement le renflouement d'épaves ou de navires échoués, l'assistance aux navires en détresse ainsi que des travaux divers, tels que les réparations en mer ou sous eau, l'assistance lors de l'exécution de grands travaux maritimes, etc...

PROJETS D'AVENIR

Parmi-ceux-ci, l'extension des activités «off-shore» occupe une place de choix.

Le carnet de commandes de l'URS se décompose comme suit :

- deux remorqueurs de 1800 CV
- un remorqueur de 4000 CV
- trois remorqueurs pour «anchor handling», de 7000 CV
- une barge de pont de 91 m. de long et 27 m. de large.

En conclusion, nous pouvons dire que l'URS est décidée de continuer sur sa lancée et que de nouveaux développements peuvent être attendus dans un avenir rapproché.



neptunus' kursiefje.

KURSIEF IN DE MARGE

G. PEETERS MTR - M 928 « STAVELOT »

VRIJWILLIG NON-ACTIEF

Die nacht om 02.30 u. heeft hij er een einde aan gemaakt.

Definitief.

Zonder veel omhaal. Enkel vrienden en beste kennissen heeft hij schriftelijk verwittigd dat zij - z'n echtgenote, z'n dochter en hijzelf - vrijwillig met alles zouden breken.

En breken met alles wil zeggen breken met alles. Ik zal de plechtige brief, die steeds als bewijsstuk kan dienen, integraal afdrukken omdat elk woord zo geladen en diep menselijk is.

Dierbaren,

Wij, mijn echtgenote, mijn dochter en ikzelf, weigeren verder patatten met zout.

Wij eten niet langer mouse-brood, plastic melk en chocopasta.

Voor ons zijn welgekende gerechten zoals spaghetti bolognese, canard à l'orange, kalfszwezerikken en knakworstjes afgeschreven. Zelfs gehaktballen nemen we niet langer meer. Effenaf gedaan.

Wij zullen het verder stellen met ongepeperde waterzooi en ongezouten stamp- en hutsepot.

Deze nacht om 02.30 u. hebben wij - mijn echtgenote Josephine en ikzelf - onze ontslagbrief opgesteld en overhandigd aan onze respectievelijke werkgever die sprakeloos stond maar toch begripkend knikte.

Ons appartement, auto en de gehele inboedel zijn verkocht. Het elektrisch snijmes, dat we van jullie als huwelijgscadeau mochten ontvangen, inbeprepen.

Vaarwel vrienden, wij keren terug naar de natuur, naar water en gebladerte.

Aanvaard de laatste gefrankeerde groeten van Pol, Josephine en Christelleke.

Het werd me kil om het hart. Zelfs toen ik deze ontstellende brief voor de zoveelste keer overlezen had kon ik mijn ogen niet van de centrale verwarming afwenden.

Ik dacht aan zijn verloren wijnkelder en aan onze weekends aan zee die we knus bij Pol mochten doorbrengen. Bij Pol konden we nu niet langer logeren want hij was teruggekeerd naar de natuur.

Hij lag ergens te velde op een plaats waar je het niet meer nodig hebt om je wekelijkse spanningen af te reageren. In gedachten zag ik hem reeds een paalwoning met terras bouwen en tussendoor patatjes poten en wilde zwijnen vetmesten. Om aan de kost te komen moest hij wel verplicht zijn om pijl en boog te hanteren, want konijnen laten zich geen zout meer op de staart leggen.

Ook voor Josephine moet het een hele verandering zijn om haar potje te koken op een vuurtje dat met twee vuurkeien is aangelegd en om haar modisch mantelpakje te vervangen door een loshangend berenvel door Pol - de jager - zelf gelooide.

Zal ze het derven van haar zo geliefde zwezerikjes ooit te boven komen... ?

Gisteren zag ik op de eerste pagina van De Gazet van Antwerpen een afbeelding die, voor mij, de gehele wereldpolitiek in de schaduw stelde.

Het fotootje liet een man met missionarisbaard zien en een vrouw met berenvel die een kind aan de hand hield.

Ik merkte gepast op dat het plaatje te klein was om de speer, die de man triomfantelijk in de hoogte stak, helemaal te kunnen afbeelden.

Onder het plaatje, in vetgedrukte letters, gaf men het ongelooflijke bericht door dat er een kluizenarsgezin was ontdekt ten zuidwesten van Beveren in de omgeving van de Melkweg te Kallo.

Ons volgend weekenduitstapje zal ontegensprekelijk die richting uitgaan nu we er van overtuigd zijn zelfs in de omgeving van Kallo vrienden te hebben waarmee we misschien de frontpagina halen.



INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

Het NAVO-mijnenbestrijdingssmaldeel STANAVFOR-CHAN, bestaande uit « KIRKLISTON » (UK), « KNOKKE » (BE), « MARBURG » (GER), « AARØSUND » (D) en « HOOGEVEEN » (NL), bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Brugge van 5 tot 8 juni 1975.

Het smaldeel stond onder het bevel van Commander P. Mc LAREN, aan boord van HMS « KIRKLISTON ».

Karakteristieken :

Voor HMS « KIRKLISTON » :
Waterverplaatsing : 425 ton
Afmetingen : 153 x 28,2 x 8,2 voet
Bemanning : 38

Voor BNS « KNOKKE » :
Waterverplaatsing : 390 ton
Afmetingen : 144 x 27,9 x 7,5 voet
Bemanning : 39

Voor FGS « MARBURG » :
Waterverplaatsing : 425 ton
Afmetingen : 147,7 x 27,2 x 8,2 voet
Bemanning : 46

Voor HDMS « AARØSUND » :
Waterverplaatsing : 376 ton
Afmetingen : 144 x 27 x 8,5 voet
Bemanning : 35

Voor HNLMS « HOOGEVEEN » :
Waterverplaatsing : 417 ton
Afmetingen : 149,8 x 28 x 6,5 voet
Bemanning : 38

* * *

De Engelse ondiepwatermijnenvegers HMS « THAKEHAM » en HMS « SHIPHAM » brachten een routine bezoek aan de haven van Oostende van 11 juni tot 12 juni 1975.

HMS « THAKEHAM » stond onder het bevel van LT. CDR. DAVY RNR.

HMS « SHIPHAM » stond onder het bevel van Petty Officer SNOWDON.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 150 ton
Afmetingen : 106 x 21 x 7 voet
Bemanning : 16

* * *

De Franse kustmijnenvegers « VERSEAU » en « LYRE » brachten een routine bezoek aan de haven van Gent van 6 juni tot 9 juni 1975.

De kustmijnveger « VERSAU » stond onder het bevel van Korvetkapitein VASSAL.

De kustmijnveger « LYRE » stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee BABET.

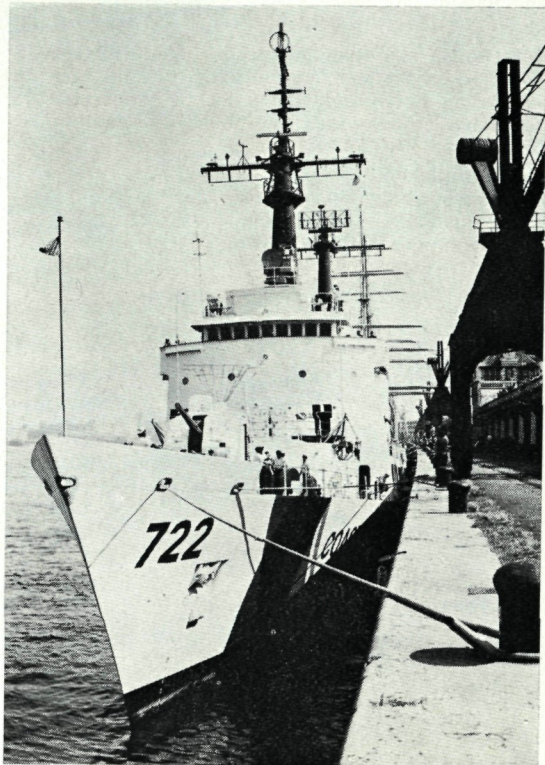
Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 424 ton
Afmetingen : 152 x 28 x 8,2 voet
Bemanning : « VERSEAU » 44 — « LYRE » 40

* * *

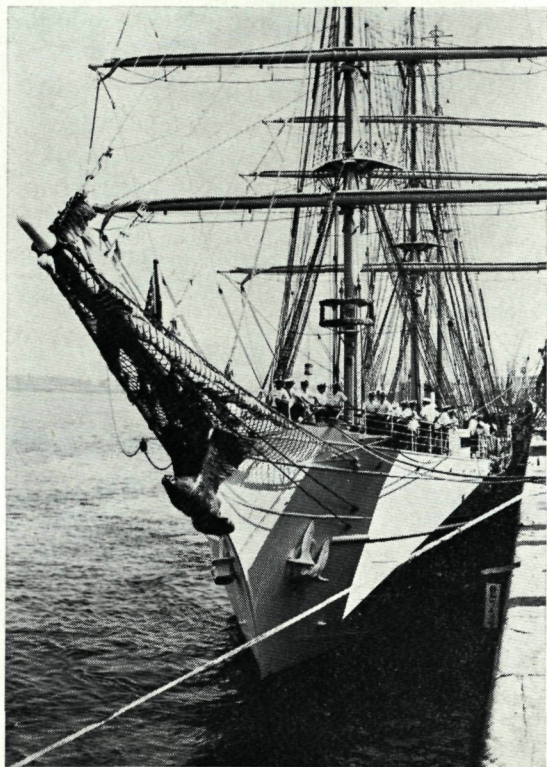
De Amerikaanse kustwachtkotter « MORGENTHAU » en het zeilschip « EAGLE » brachten een routine bezoek aan de haven van Antwerpen van 8 tot 12 juni 1975. Beide zijn opleidingsschepen van de kustwacht met 200 kadetten aan boord.

Het eskader stond onder het bevel van Rear Admiral William A. JENKINS aan boord van de « MORGENTHAU ».



De « MORGENTHAU »

Voor het zeilschip « EAGLE » :
 Waterverplaatsing : 1.816 ton
 Afmetingen : 295,2 x 39,3 x 17 voet
 Bemanning : 280



Het zeilschip « EAGLE »

De Nederlandse kustmijnenjagers Hr.Ms. « VEERE » en Hr.Ms. « DOKKUM » brachten een routine bezoek aan de haven van Oostende van 9 juni tot 12 juni 1975.

Kustmijnenjager Hr.Ms. « VEERE » stond onder het bevel van LT. CDR W.H. FRANKEN.

Kustmijnenjager Hr.Ms. « DOKKUM » stond onder het bevel van LT. B. ROETERING.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 417 ton
 Afmetingen : 149,8 x 28 x 6,5 voet
 Bemanning : 38

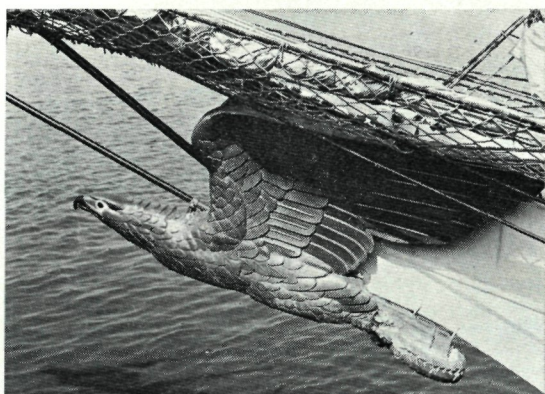
De Engelse ondiepwatervatervegers HMS « THAKEHAM » en HMS « SHIPHAM » brachten een routine bezoek aan de haven van Brugge van 12 juni tot 14 juni 1975.

HMS « THAKEHAM » stond onder het bevel van LT. CDR. DAVY RNR.

HMS « SHIPHAM » stond onder het bevel van Petty Officer SNOWDON.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 150 ton
 Afmetingen : 106 x 21 x 7 voet
 Bemanning : 16



Het prachtig boegbeeld (Schegbeeld) van de « EAGLE ».

Karakteristieken :

Voor de kustwachtkotter « MORGENTHAU » :
 Waterverplaatsing : 3.050 ton
 Afmetingen : 378 x 42,4 x 20 voet
 Bemanning : 155

De Engelse kustmijnenvegers HMS « VENTURER », HMS « MERSEY » en HMS « KILMOREY » brachten een routine bezoek aan de haven van Gent van 1 tot 5 juli 1975.

De schepen stonden onder het bevel van CDR K. COCHRANE RD RNR a/b HMS « KILMOREY ».

Karakteristieken :

WATERVERPLAATSING : 440 ton

AFMETINGEN : 153 x 28,8 x 8,2 voet

BEMANNING : 45

* * *

Het Engelse patrouillevaartuig HMS « DROXFORD » bracht een routine bezoek aan de haven van Oostende van 4 tot 7 juli 1975.

Het schip stond onder het bevel van LT. CDR KJM AYRES RN.

Karakteristieken :

WATERVERPLAATSING : 142 ton

AFMETINGEN : 117,2 x 20 x 7 voet

BEMANNING : 19

* * *

Het Nederlandse korvet Hr.Ms. « HERMELIJN » bracht een routine bezoek aan de haven van Oostende van 11 juli tot 14 juli 1975.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Kl. R.A. WOLFF.

Karakteristieken :

WATERVERPLAATSING : 975 ton

AFMETINGEN : 184,5 x 33 x 14,5 voet

BEMANNING : 96

* * *

Het Italiaanse opleidingsschip « AMERIGO VESPUCCI » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Antwerpen van 8 tot 13 augustus 1975. Het schip stond onder het bevel van Kapitein-ter-Zee Franco FAGGIONI.

Karakteristieken :

WATERVERPLAATSING : 4.000 ton

AFMETINGEN :

totale lengte : 100,50 meter

totale breedte : 21,00 meter

diepgang : 7,30 meter

* * *



Neptunus fotograaf, Eerste Meester Chef René De Meersman, nam deze prachtige « aktiefoto » van de MSI M482.



DOOR DE PATRIJSPOORT

Relaas van een visserijreis « GODETIA » door Fregatkapitein M. Verboven.

Zo op het eerste gezicht trekt elke visserijreis op de vorige. Het actieterrein is meestal beperkt tot de Ierse Zee en de Noordzee, met heen en weer gependel door het Kanaal en uitzonderlijk eens rond de noordpunt van Schotland. Eens ter plaatse zet je kriskras koers naar alle radarechootjes die vissersschepen kunnen voorstellen. En als het weer iets meezit, zie je kans om er een hele trits te bezoeken. Dat algemeen stramien komt elke reis terug en zo voorgesteld klinkt het allemaal nogal eenonting.

De eerste reis van het jaar, een tiental dagen in de tweede helft van maart, viel dat nog niet zo erg op. Drie maanden in herstelling te Antwerpen plus nog een viertal weken tegen de kaai in de thuishaven hadden zelfs de meest onverschillige murw en landerig gekregen. Iedereen had toen zwaar de smoor in en wou eindelijk ook nog wel eens varen. Pas vertrokken hadden ze zich dan ook gezellig gaan installeren of het weer allemaal nieuw was. De « oude vossen » - een oneerbiedige uitdrukking van de nieuwe scheepsdokter in een spontane bui - zochten ijverig naar hun oude boordgewoonten, die ze trouwens zonder overgrote inspanning terugvonden en prompt weer in voege brachten met verwijzing naar allerlei onduidelijke en onaantastbare rechten die buitenstaanders en neofieten niet nader verklaard kregen. Omdat ze allemaal nog zo'n beetje hun plaats aan boord zochten, was de eerste reis een soort buitenbeentje.

Maar tijdens de visserijreis in april lagen de zaken al heel anders, want de routine zat er al terug in. In het begin kwam het nochtans niet erg vlot van de kaai; eerst een defektje, dan nog een, 't een bracht 't ander mee en het draaide erop uit dat het schip pas 's anderendaags vertrok. Dat had dan toch als voordeel dat een stevige wind, die tegen de avond voelbaar toenam, bij het buitenvaren al was teruggevallen tot een bries. Tot halfweg de Engelse zuidkust verliep alles verder zonder geschiedenis.

De lucht zat wel dik onder de wolken en blies kil uit het noorden, maar het bleef droog en het schip lag onbeweeglijk bij die aflandige wind. In de late namiddag sprong hij echter binnen het uur naar het zuidwesten, het werd stukken warmer en meteen verdween de hele omgeving in de mist. Lucht en zee, het was allemaal hetzelfde egale grijs dat naar de avond tot een neerslachtige loodtint verdonkerde. De navigatielichten sloten het schip in een vuile melkachtige koepel die ergens aan het voorschip de rest van de wereld scheen af te sluiten. Het schip scheen stil te liggen; alleen de jacht van de nevelslierten in de stralenbundel van de lichten wees op beweging. Het was stil aan boord, alleen de klagende toon van de scheepsfluit jammerde met een tonige regelmaat door de nacht zonder horizon.

Pas rond middernacht trok het wat op, maar in de grijze morgen zat het weer dicht. De hele dag rukten de mistvlagen vanuit het westen aan en tastte het schip zijn weg door het Kanaal. Tegen de avond, niet ver van Landsend, kwam er klaarte in de lucht en kreeg de horizon weer een scherpergetrokken lijn.

Die nacht bleef het schip ten anker in Penzance baai.

's Anderendaags vonden we de eerste groep Belgische vissers in het Bristol kanaal. En meteen hadden zodiaploeg, inspecteurs, technisch personeel, kortom een flink stuk van de bemanning de hele dag hun handen vol. Het zoeken, vinden en bezoeken van de vissers verloopt trouwens stukken vlotter dan jaren terug. Het was toen nog allemaal nieuw, aan de maten van de netten mankeerde soms nogal wat en de vissers bekeken zulke bezoeken met het nodige watrouwen. Een oproep over de radio volstond om urenlang algemene stilte op die golflengte te krijgen. Tegenwoordig ligt de zaak wel anders; de netten stellen trouwens geen problemen meer, de controles van de Belgische schepen zijn hooguit nog een formaliteit - voor sommige vreemde vissersschepen is dat nog lang niet zo ! -.

Er komt meestal een antwoord als er nu wordt opgeroepen, waar een buitenlander soms nog onverbloemd te verstaan geeft dat er kan « opgesodemieterd » worden. Na zo'n oproep komen de eigen vissers nu zelf opzetten of ze liggen in de omgeving tegen dat ze hun netten ophalen. Het wordt dan een druk heen en weer varen tussen vissers en « GODETIA » : kleine herstellingen, vers brood, soms moet een dokter mee. Eén van de groep lag zowat twintig mijl verderop met de hoofdzekeringen doorgeslagen; dat is toen trouwens een late job geworden, maar rond negen uur 's avonds lag hij weer, met alle lichten bij, als een dronken kerstboom om de deining te slingeren. De visserijinspectie wordt meer hulp dan controle en de vissers beseffen dat ze op het visserijwachtschip voor heel wat terecht kunnen; en ten slotte is het een afwisseling in de dagelijkse sleur met nieuwe gezichten, wat gebabbel en het nieuws van de laatste dagen.

Eens dat er een zone is afgewerkt, wat meestal niet meer dan twee dagen vraagt, en voor de heen- en terugreis, zijn er transits. Daarvan wordt dan intens geprofiteerd om de reizen navigatorisch en visueel zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Als je vaart zie je meestal meer zee dan je lief is. En langs de bijzonder mooie Britse Atlantische kust werd de bemanning dan ook om de haverklap op navigatieposten naar nauwe vaarwaters geroepen.

Tussen Longships en Landsend brak de lange deining in witte metershoge geisers op de klippen en de zwartbruine rotsen. En hoewel het doodtij was tijdens de slalom tussen de eilanden Skokholm en Skomer, stond er nog een meer met een brede strook vertikaal opspringende golfjes. En een nog doorstaande stroom hielp het schip moeiteloos tussen Ramsay-eiland en de kust, een smalle diepe trechter die wat weg heeft van een minifjord. Sommige avonden kroop het schip onder de kust en gooide het anker in halfronde baaitjes met gekartelde rots punten als wachten aan de uiteinden en kleine vlekjes wit strand in de ronding, met huisjes tegen de glooiing van de heuvels. 's Nachts zaten de hellingen vol lichtpuntjes en het schip lag dan in een lichtkrans van strepen en puntjes in het kalme water tussen schip en wal.

Op zee rijgen de dagen zich zo aaneen in een steeds weerkerende cyclus van wachten, werken, oefeningen, ankeren, weer vertrekken. De dagen

vergliden en verliezen hun betekenis ; de tijd krijgt een andere dimensie, de verhoudingen komen helemaal anders te liggen ; wat aan wal belangrijk is, wordt op zee bijzaak. Dat is trouwens de schok die na elke reis moet verwerkt worden : de overgang van een leven dat alleen maar schijnt te bestaan uit tijdloosheid en ruimte naar de dagelijkse tred van de wal. Na een paar dagen thuis wordt de voorbije reis irreëel, alsof ze nooit gemaakt is, alsof ze alleen maar was gedroomd, alsof kusten en zee, de baaien, de mist, de avonden allemaal dingen zijn die we dachten beleefd te hebben maar die nu zo onwezenlijk schijnen dat we twijfelen.

M. VERBOVEN



GODETIA OP VISSERIJWACHT

Het Logistieke Steunship M960 GODETIA, ondernam een visserijwacht van 2 juni tot 2 juli. Het schip meerde aan de Reyjavik, IJsland van 12 tot 15 juni en nam vervolgens deel aan de gekende «Kieler Woche» in Duitsland van 26 tot 30 juni.

VISITEX

De COMFLOT 22, samengesteld uit het Logistieke Steunship A961 ZINNIA, onder bevel van Fregatkapitein E. Pouillet, het SQUAD 124 en 219, namen deel aan de oefeningen VISITEX 1975.

IRP-INSCHEPINGEN

In de week van 23 op 27 juni had de traditionele IRP-week plaats. Meer dan 2500 personen maakten van deze unieke gelegenheid gebruik om aan boord van de SQUAD 191, kennis te maken met de Zee-macht en tevens een korte zeereis te maken aan boord van onze schepen. Te oordelen aan het enthousiasme van de deelnemers, zijn deze inschepingen beslist een van de efficiënte vormen van public-relations.

Bij de ingescheepte personen mochten wij o.m. Dr. hist. Carlos Wyffels Algemeen Rijksarchivaris begroeten. Eerste Meester Chef J. Van Nerum, die zich reeds meer dan 11 jaar actief inzet voor deze IRP-Week, werd op het einde van de reeks inschepingen dan ook verdiend in de bloempjes gezet door Luitenant ter Zee 1e Kl. R. Van Ransbeek.

MSO's

De Hoogzeemijnenvegers ARTEVELDE, VAN HAVERBEKE en TRUFFAUT, ondernamen een zomerkruisvaart van 2 tot 30 juli. Ze verbleven o.m. te Odda, Udde Valla en Esbjers (Denemarken).

faits divers niewwtjes



COMSERVOST



Par l'A.B.P., association Belge des paralytiques, Section Oostende, un voyage avec des handicapés fut organisé.

La direction ayant fait appel à la Force Navale, Comservost trouva bien vite 11 volontaires pour ce travail humanitaire. C'est dans la bonne humeur que nos hommes se sont acquittés de ce service, pour lequel ils reçoivent maints éloges.

Voici le groupe de volontaires, avec un de leurs protégés.

Il s'agit des militaires suivants :

- 1mt DEVINCK
- mat VAN HEE
- mat VAN DONGEN
- mat DELIE
- sdt CUYPERS
- mat DE COCK
- mat COUTELIER
- mat DEMONCEAU
- mat HAYOIS
- mat NIEUWENHUYZE
- mat MAESFRANCKX

**Avez-vous déjà la
"Cravate force navale" ?**

**Hebt U reeds een
"Zeemachtdas" ?**

in het zoeklicht

« DE SEA-SCOUTS en SEA-GUIDES van BELGIE »

Koninklijke vereniging

Deze jeugdvereniging, erkend door het Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur, is een maritieme jeugdorganisatie die OPEN STAAT voor alle jongens en meisjes, zonder onderscheid van filosofische, godsdienstige of politieke opvattingen.

Jongeren van alle standen op opinies ontmoeten elkander met als gezamenlijke interesse het leven in, op en rond het water.

Een plaatselijke groep, zeescoutseenheid genaamd, bevat secties per leeftijdsgroep. Zo bemerken wij in een voltallige groep :

DE WELPENHORDE, gemengde afdeling van jongens en meisjes tussen de 7 en 11 jaar. Met sport, spel en zwemondericht worden zij langzaam gericht naar de JONGVERKENNERS - JONGGIDSENTROEP waar de jongens en meisjes van 11 tot 14 jaar reeds volop kennis maken met de nautische activiteiten. Roeien in ploegverband en de eerste begrippen van het zeilen worden hier aangeleerd. Ook de technieken zoals schiemanen, seinen, vlagsignalen, eerste hulp worden aangeleerd, terwijl het kamperen, sport en spel uiteraard een grote plaats inneemt in hun programma.

Van 14 tot 17/18 jaar komt men terecht bij de VERKENNERS of GIDSENTROEP waar men volop geniet van het échte zeescoutsleven.

Zeilen, kanovaren, motorvaren, diepzeeduiken, grote trekkampen per boot, gepaard aan primaire zeeman-schap zijn hier het neusje van de zalm.

DE OUDEREN (onbepaalde ouderdom) begeleiden al deze jongeren in een onbaatzuchtige taak als leider, leidster, instructeur of hulp bij een of andere werkploeg.

Nieuw modern vaarmateriaal is ter beschikking

Sea-scouting kan uiteraard niet beoefend worden zonder geschikt vaarmateriaal! Daarom heeft de beweging sedert enkele jaren een uniek « botenplan » gelanceerd. Met eigen financiële middelen en met overheidssteun worden polyester zeilboten aangekocht van het type Caravellen of 6.20 die plaats bieden aan een volledige ploeg jongens of meisjes en waarmee op tocht kan gegaan worden. Elke aangesloten afdeling ontvangt bij beurtrol GRATIS een splinternieuwe zeilsloep, waarmee zo stilaan de vloot kan vernieuwd worden. Bij eigen aankoop, door de plaatselijke groep, verschaft het nationaal bestuur trouwens ook een niet te ver-smaden toelage.

Hé... Vaar je mee ?

Sea-scouting is niet gebonden aan de Scheldemon-ding en de Noordzee! Nee, zeker niet. De vereniging bezit overal in het land actieve afdelingen zowel aan de Schelde, de kust, aan meren of ka-nalen.

Trouwens, overal waar er enigszins de mogelijkheid bestaat om watersport te beoefenen, kan een zee-scoutsgroep leven!

Wij richten hier dan ook een warme oproep tot belangstellenden uit het maritiem milieu. Kom onze beweging versterken!

Zie eens rond U. Bestaat er reeds een afdeling in uw streek. Nee? Op wat wacht U om er een op te richten?

Zou hier geen schitterende taak weggelegd zijn voor de Kringen van Oudgedienden van de Zee-macht?

- in uw vrije tijd een actief en dynamisch leven leiden...
- één der mooiste sporttakken beoefenen...
- verantwoordelijkheid en initiatief durven nemen...

U kunt in elk geval op onze hulp en steun rekenen.



Voor inlichtingen en contacten :

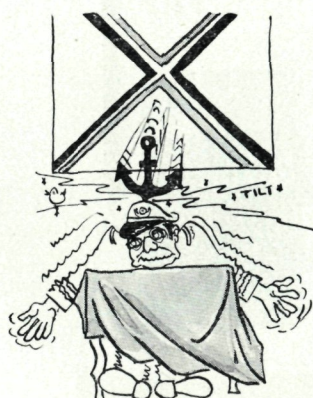
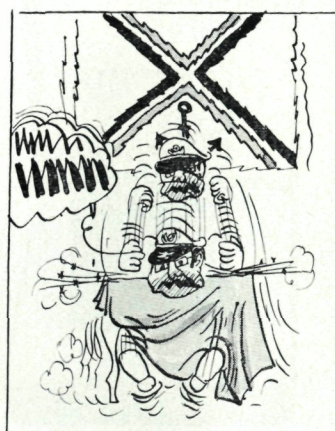
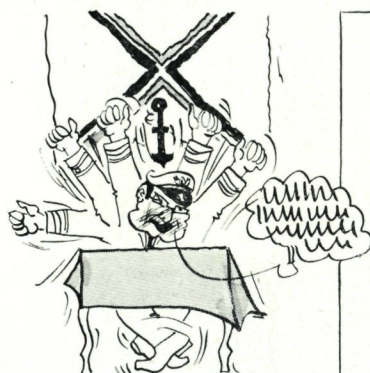
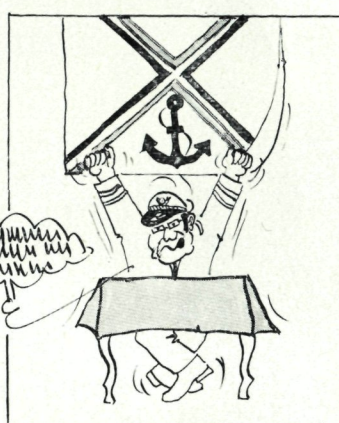
- Raad van Beheer :
Voorzitter J.C. LIENART, Fregatkapitein
H. Serruyslaan 14 - 8400 Oostende
Tel. 059 - 70.53.46
- Nationale Directie :
P. De Conincklaan 84 - 8200 Brugge
Tel. 050 - 31.77.53
- West-Vlaanderen :
Ankerstraat 15 - 8450 Nieuwpoort
Tel. 058 - 23.40.15
- Oost-Vlaanderen :
Steenakker 210 - 9000 Gent
Tel. 091 - 22.28.18
- Antwerpen :
Van Beethovenlei 66 - 2120 Schoten
Tel. 031 - 45.13.01
Jan Devoslei 27 - 2020 Antwerpen
Tel. 031 - 32.70.62

**F L A S H - STOP - STAFCHIEF ZEEMACHT COMMODORE J. VAN DYCK
 INSPEKTEERDE OP WOENSDAG 2 JULI DAMARS - STOP - F L A S H
 MERCREDI 2 JUILLET - STOP - LE CHEF D'ETAT MAJOR FORCE
 NAVALE COMMODORE J. VAN DYCK INSPECTA LES DAMARS - STOP**



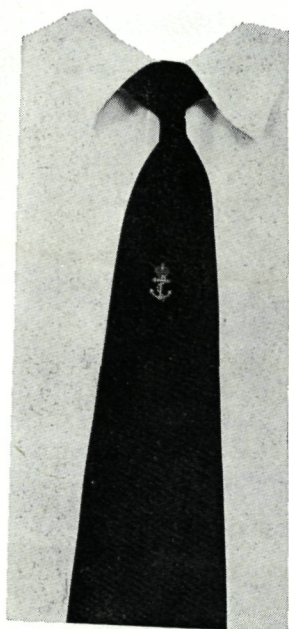
LTZ BROL

Rekruteringsconferentie - Conférence de Recrutement.



boutique neptunus

neptunus winkeltje



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Ostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200,— fr., B.T.W. inbegrepen.

Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus Oostende.

BELANGRIJK !

Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 150 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten. Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 20 F, Uw eigen naam of van wie dan ook, of « Zeemacht », « Force Navale », de naam van Uw schip er in te laten graveren.

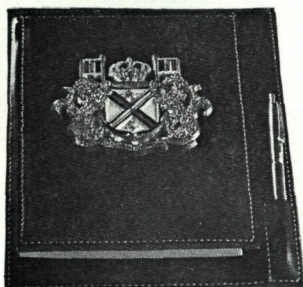
IMPORTANT !

150 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet rechargeable proposé par Neptunus. Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 20 F la personnalisation que vous imaginerez (votre nom, le nom du bateau, Force Navale etc.).



winkeltje - laatste nieuwigheden

boutique - dernières nouveautés

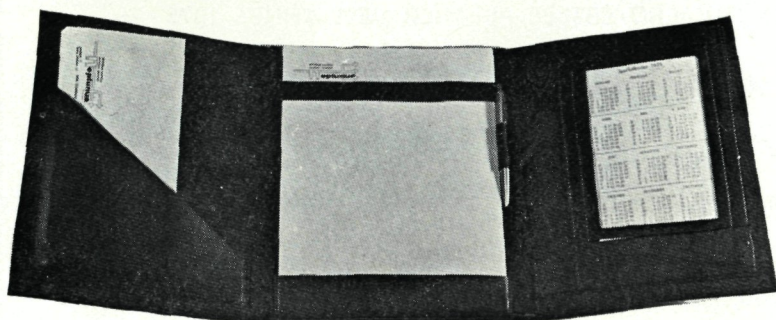


BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier; format 25 x 19 cm.
Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender; formaat 25 x 19 cm.
Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.



DRIELEDIGE SCHRIJFMAP

Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leder met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.

Prijs: 450 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

WANDKALENDER

Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leder, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.

Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS

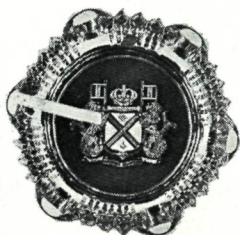
En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format: fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.

Prix: 450 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.

Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.

Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration murale.

Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

ZEEMANSAGENDA

Een nieuwe formule, een nieuw en handig formaat (10 x 14,5 cm). Een blz. per week, met aanduiding van zon- en feestdagen; hoog- en laagwaterpeil te Oostende; omzettafels voor hoog- en laagwater in andere belangrijke Europese havens; maanstanden; aanduiding kleine en grote vlaggetoel; schepen Zeemacht; meteorologische kaart; nuttige adressen. Dit alles opgeborgen in een zwarte plastic kaft met goudopdruk. Prijs 40 F, inclusief B.T.W. — Voorraad beperkt!

AGENDA DU MARIN 1975

Nouvelle formule, nouveau format très pratique (10 x 14,5 cm). Un feuillet par semaine, avec indication des dimanches et jours fériés; heures de marées hautes et basses à Ostende; table de conversion pour heures de marées hautes et basses d'autres ports européens importants; phases de la lune; indications des grands ou petits pavois; bâtiments Force Navale; carte météorologiques; adresses utiles.

Dans une couverture plastique noire avec impression or.

Prix: 40 F, T.V.A. incluse. — Stock restreint!

DIT IS HET EERSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1975 - 76

VERNIEUW «NU» UW ABONNEMENT

door storting / overschrijving van 200,— F op één van onze bankrekeningen :
280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement** van 300,— F nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van ons tijdschrift of nog beter... een ere-abonnement aan 500,— F.

* * *

CE NUMERO EST LE PREMIER DE L'ANNEE 1975 - 76

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT « MAINTENANT »

en versant la somme de 200,— F à un des comptes en banque Neptunus,
Ostende : 280-0400779-12 ou 473-6090311-30.

Vous pouvez aussi souscrire à un **abonnement de soutien** à 300,— F (prix réel de notre revue) ou encore mieux, à un abonnement d'honneur à 500,— F.

Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

10^e Galabal Zeemacht

10^{ième} Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL

A OSTENDE - KURSAAL

Op 6 februari 1976

Le 6 février 1976



Veilige en renderende beleggingen :

De effecten aan toonder van de A.S.L.K.

- GROEIBONS
- SPAARBONS
- KAPITALISATIESPAARBONS
- SPAARBONS MET PROGRESSIEVE RENTE

ASLK 

ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTEKAS

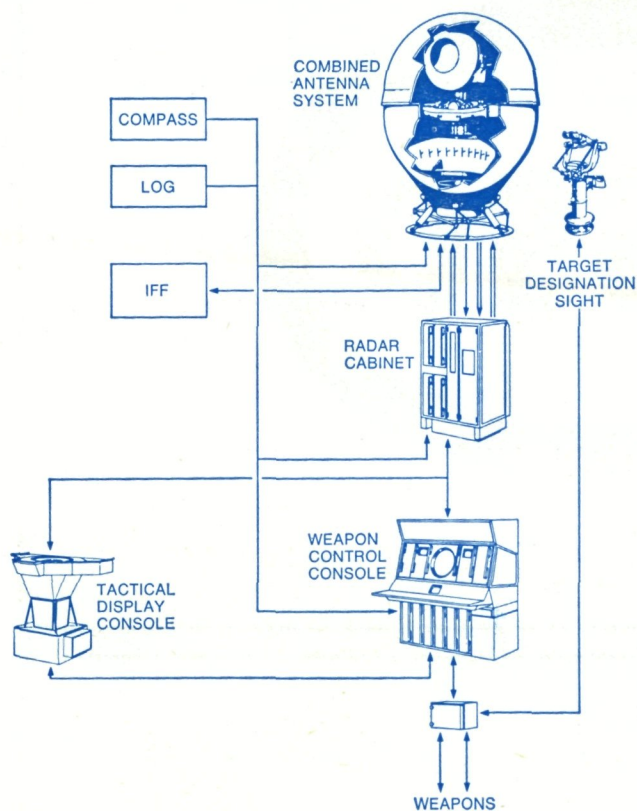
Te Oostende :

Kappellestraat 3
Torhoutse Steenweg 160-162
Kerklaan 20
A. Pieterslaan 78
Dr. Moreauxlaan 69
Nieuwpoortse Steenweg 505

Te Gistel :

Stationsstraat 69

Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

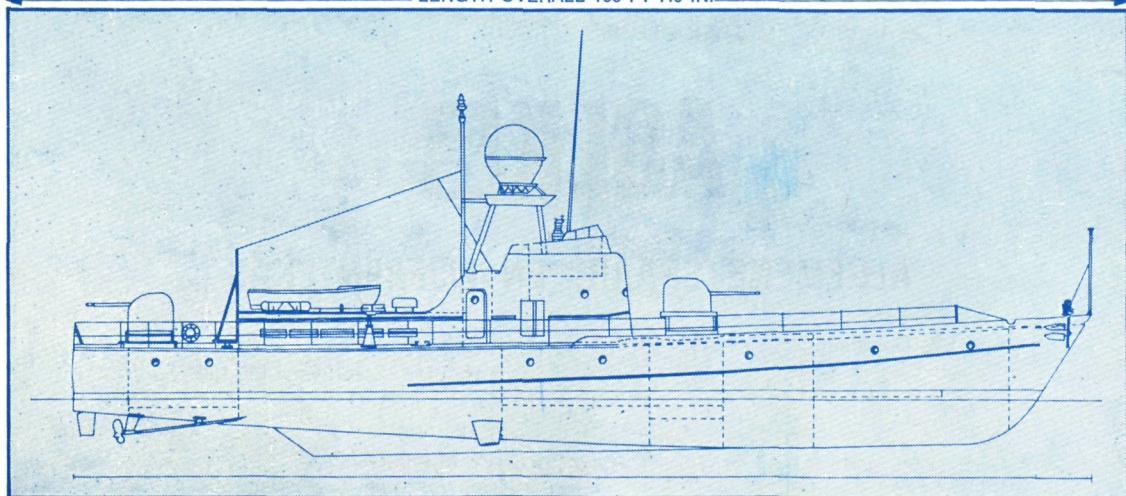
Hollandse Signaalapparaten BV

Hengelo. Radar-, vuurleidings-, „data- handling“- en luchtver-

SIGNAAL keersleidingssystemen.

S 14 N

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.





SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN
MOBIELE AFSLUITINGEN

- * akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- * vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- * zonneblinden in gelakt aluminium
- * vliegenramen in aluminium en fiberglas
- * verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- * oriënteerbare rolluiken in aluminium
- * garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureel en Toonzaal :
Jaul Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — tel. (03) 127.78.20

N.V. INES - BELGIUM

leaders in electronics

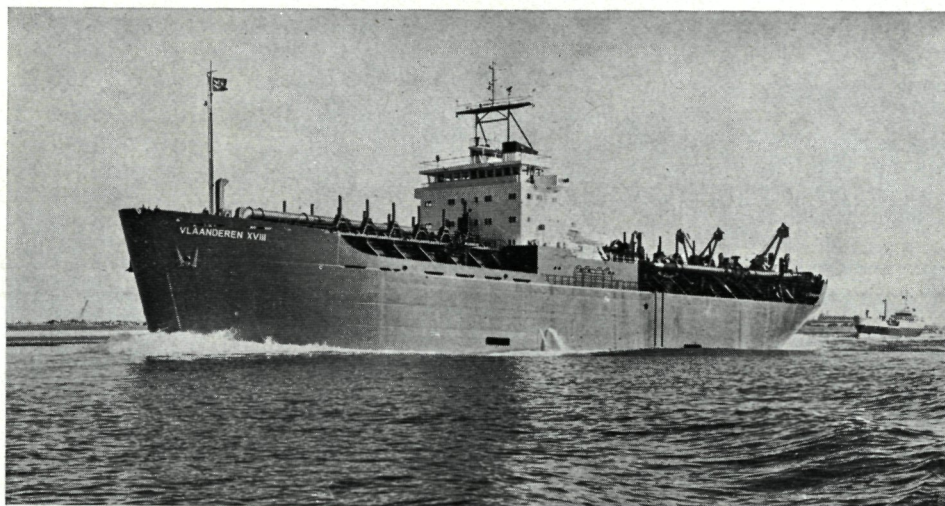
tel. : (031) 28.10.32 (10 lijnen) - telex : 31895
Terbekehofdreef 54
2610 Wilrijk

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

ik ben tuk op **TUC**

publiant/emed

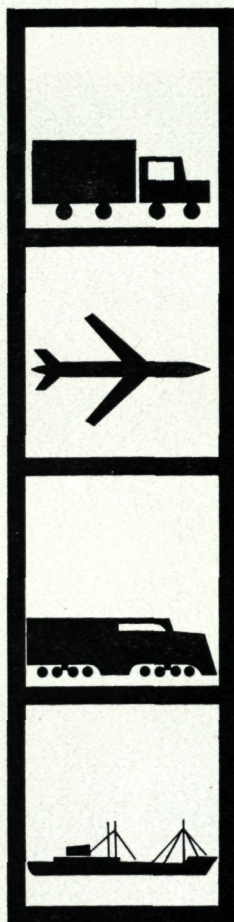
DRAGAGE DECLOEDT



VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

**FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL
Tel. (02) 649.00.63
Telex 24510**

**MORE THAN
2,000 SHIPS
FLY
THE SHELL FLAG!**



More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some

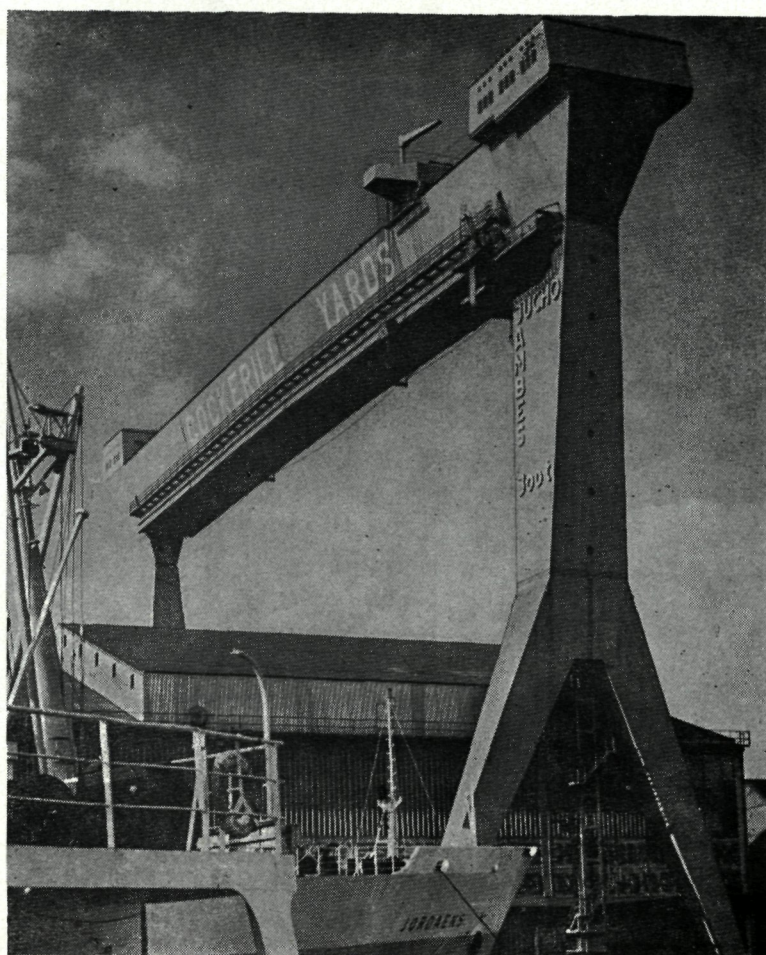


Belgian Shell-Brussels

85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.
Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hek-
treilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues,
chalutiers, dragueurs de mines etc...



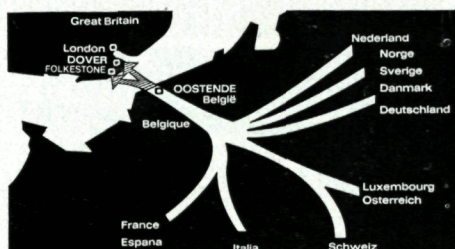
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER OOSTENDE - FOLKESTONE



- * Van 8 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:
Reizigers zonder voertuig: dagexcursies, shopping trips (36 u.), winter-weekend excursies en nachtreisbiljetten.
Automobilisten: minitours (5 dagen): forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).
36 u. excursies: enkele prijs voor vervoer, heen en terug, van de wagen en zijn passagier(s).

Inlichtingen, kosteloze dokumentatie, enz.

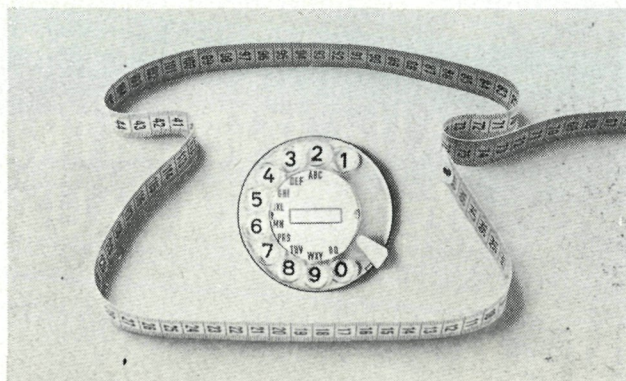
- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 512.51.65).
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

SIEMENS

Telefonie op maat : Alvorens « techniek » te denken, denken wij « advies »

We sturen u altijd gratis een adviseur, en dan pas een technicus. Hij maakt een complete analyse van uw behoeften op, hij plant uw installatie en stelt u de oplossing voor. Op maat. Uw bedrijf groeit? Siemens past uw installatie aan. Huren of kopen? Eenvoudige of zeer complexe installatie? Siemens geeft u steeds « de » oplossing.

Nous vous déléguons toujours gratuitement un conseiller avant un technicien. Il analyse votre besoin téléphonique, il projette votre installation et vous propose la solution. Sur mesure. Votre entreprise évolue? Siemens réadapte votre installation à la nouvelle organisation. En vente ou en location, de l'installation la plus simple à la plus complexe. Siemens vous apporte toujours « la » solution.



La téléphonie « sur mesure » Siemens : Avant de penser « technique » nous pensons « conseil »

SIEMENS NAAMLOZE VENNOOTSCHAP Afdeling telefonie Charleroisesteenweg 116 1060 Brussel Tel. : (02) 538.60.80.
SIEMENS SOCIETE ANONYME Département téléphonie chaussée de Charleroi 116 1060 Bruxelles Tél. : (02) 538.60.80.

BOELWERF

N.V.

TEMSE

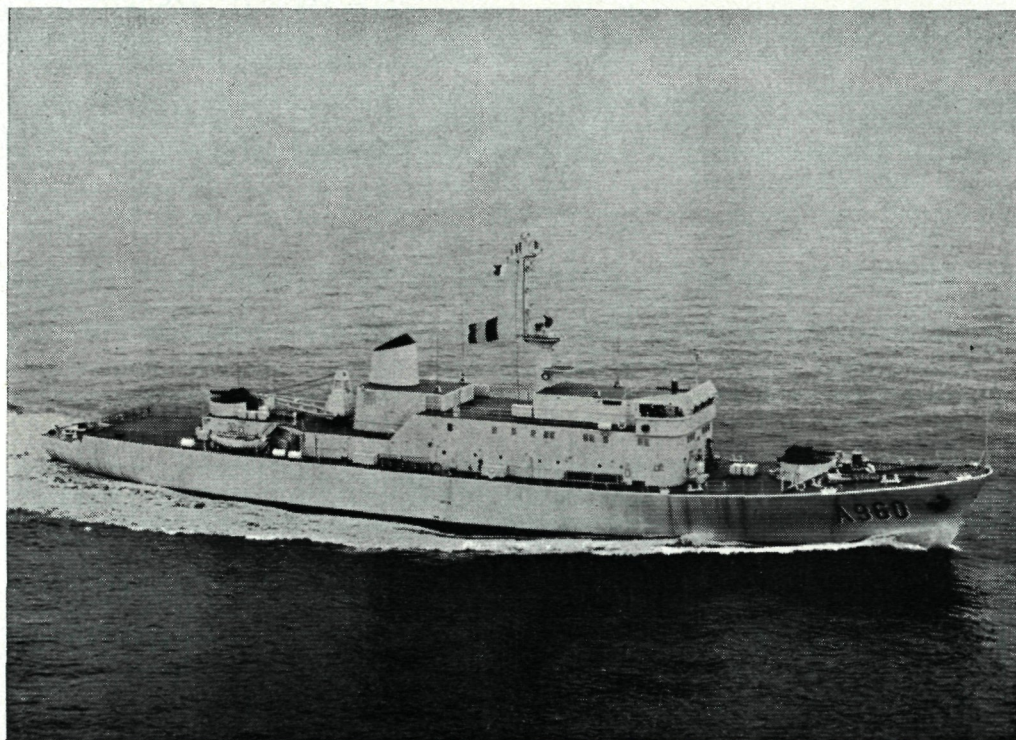
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

**engagent pour
entrée en service
immédiate**

OFFICIERS de MARINE (pont)

(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE (machine)

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° 031-41.14.80 ext. 378

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
 De Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
 Le Commodore Poskin, Bruxelles
 Le Commodore e.r. Lurquin, Oostende
 Luitenant-Generaal Raemaekers, Blankenberghe
 Le Commodore e.r. Robins, Laeken
 Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
 Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
 Oostende
 Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Fregatkapitein Paris, Gent
 Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
 Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
 Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
 Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk
 Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
 Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
 Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
 Le Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
 Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., Macon
 Fregatkapitein (R) Demortier, Oostende
 Le Capitaine de Frégate Poullet, St.-Kruis
 Fregatkapitein (R) Aufermann, Deutschland
 LtKOL (R) Wauters, Temse
 Le Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
 Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
 Fregatkapitein (R) Van Hoof, Merksem
 Le Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
 Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout
 Le Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
 Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
 Le Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
 Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bruxelles
 Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bruxelles
 1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
 Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
 Le Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
 1LV e.r. Becquaert, Berchem
 1LV (R) Carlier, Keerbergen
 Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem
 1LV Van Laer, Antwerpen
 1LV (R) Remy, Uccle
 LDV (R) De Sloover, Bruxelles
 LDV (R) Masure, Oostende
 LDV (R) Rayé, Tervuren
 EDV (R) Lambin, Fontaine-l'Évêque
 EDV (R) Horion, Evere
 2EV (R) Van Den Bulck, Antwerpen
 Le Commandant Adrien, Uccle
 Le Capitaine Mertens, Uccle
 L'aumonier Cuyllits, Uccle
 Les Officiers de la section de Liège du Corps des Cadets L.M.B.
 Le Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, Oostende
 Club Officiers St.-Kruis
 Club Officiers Zeebrugge
 Verbodering Royal Navy, Oostende

Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
 Marine Kadettenkorps, Mechelen
 Tabagie Onderofficiers, Comservost
 Troepenkanthien, Zeebrugge
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 De stad Oudenaarde
 L'administration communale de Charleroi
 Het gemeentebestuur van Hasselt
 La ville de Malmédy
 De stad Knokke
 Het gemeentebestuur van De Panne
 Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
 L'administration communale d'Andenne
 L'administration communale de Visé
 Het gemeentebestuur van Vilvoorde
 Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Het gemeentebestuur van Mechelen
 Le Baron Kronacker, Antwerpen
 Le Comte d'Ursel, Moulbaix
 Le Vicomte Pouillet, Uccle
 Mme Vve Timmermans, Oostende
 Mme Vve Flahaut, Den Haan
 Madame Truffaut, Liège
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Hosdain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boudens, Oostende
 L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxelles
 Bibliothèque Centrale de la Province de Brabant, Bruxelles
 De Heer De Hondt J., Oostende
 De Heer Verhaeghe, Ixelles
 Monsieur Delahaye, Woluwe St.-Pierre
 Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
 Monsieur Janssens, Uccle
 Monsieur Geomet, Marcinelle
 Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort
 Monsieur Goessens, Lessines
 Monsieur Léonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
 De Heer Windey, Steendorp
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus-fabriek, Brugge
 Monsieur Goor Marc, Etterbeek
 Monsieur De Keyser, Waterloo
 Monsieur Nys, Bruxelles
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Dubois, De Pinte
 Caddy-Tailors, Oostende
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 Monsieur Decloedt, Ixelles
 L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
 Les Etablissements Brulé, Schaerbeek
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Monsieur Cléban, Ixelles
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
 Mercantile Marine, Antwerpen
 De Heer Deroo, Gent
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 Hotel Wellington, Oostende
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwe St.-Lambert
 De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
 Monsieur Pierard, Saint Servais
 De Heer Heynen, Antwerpen
 Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur de Gheldere, Bruxelles
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute

Cockerill Yards Hoboken
 General Stores Shipchandlers, Oostende
 De Heer Cools, Brugge
 De Heer Deswaene, Ruisbroek
 « Cercle Cœcilia » Oostende
 Hotel Imperial, Oostende
 Monsieur Marotte, Strépy-Bracquegnies
 De Heer Voorzitter orde van de S.C.H.E.T.E.N., Oostende, Mr Gyselinck
 S.A. Halewyck Huitières, Oostende
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
 Monsieur De Ridder, Evere
 S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 Le Centre Privé Médical, St.-Gilles
 De Heer Degede, Leuven
 Monsieur Bonnevie J., Oostende
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende
 Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Club IMT & Mat COMIENAV, St.-Kruis
 Monsieur Schlim, Arlon
 Monsieur Lamproye, Bruxelles
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
 Maag Belux, Bruxelles
 Monsieur Roulin, Dinant
 Monsieur Vanderhoven, Renaix
 De Heer Hauglustaine, Hasselt
 S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
 Monsieur De Buck, Bruxelles
 Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
 Monsieur Lenoir, Gaillmarde
 Monsieur Meert, Bruxelles
 Baron et Baronne de Bethune-Sully, Bruxelles
 Monsieur Martens, Braine Le Comte
 Mervrouw Verleye, Brugge
 Royal Yacht Club Gent, Mr. Stevens
 N.V. Kredietbank
 De Heer Hausman, Oudenaken
 De Heer Capens, St.-Niklaas
 De Heer Quaghebeur, Oostende
 De Heer Decoster, Antwerpen
 Le Comte de Lunoit, Bruxelles
 De Heer Clarysse, Antwerpen
 Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
 Royal Yacht Club Oostende
 De Heer Brugmans, Oostende
 De Heer De Herdt, Brussel
 Monsieur Nagelmackers, Liège
 De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
 De Heer Elslander, Pulle
 De Heer De Baere, Aalst
 De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
 De Heer De Schoenmaeker, Leuven
 De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
 Monsieur Delrez, Verviers
 Monsieur Hervy, Mons
 Dzielchciarek, Dampremy
 Monsieur Oury, Liège
 Monsieur Carly, Bruxelles
 Monsieur Nagelmackers, Bruxelles
 Ets. Fayt, Bruxelles
 Monsieur Rombout, Bruxelles
 Yacht Club Nieuwpoort
 Monsieur Dr. Houard, Seraing
 Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
 Vereniging voor Hulpbetoon Zeemacht, vzw
 Monsieur Aubinet, Grivignee
 De Heer Van den Bulck, Antwerpen
 1 LV Verheyden, Stene
 Marine Basis Kallø
 De Heer Van Belle, Meerbeke
 Monsieur Fievez, Député, Huy

Afgesloten op datum van 28 april 1975
 Clôturé à la date du 28 avril 1975

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Liniregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Les samedis de 9 h. à 12 h.

PRENEZ CONTACT AVEC

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u.

Op zaterdag van 9 u. tot 12 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

23e jaargang - neptunus 1975-76 - 23e année

nr. 155 - no. 155

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 280-0400779-12 de neptunus — voor rekening 280-0400779-12 neptunus ou/ of rekening 473-6090311-30 van neptunus — compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1974, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent